Vie au Grand Air

LES EXTRÊMES SE COURENT

Au cross populaire, organisé le 9 janvier, par notre confrère l'*Auto*, le spectacle ne manqua pas d'imprévu et permit d'ailleurs d'enregistrer de belles performances. Parmi les 1.230 partants, combien espéraient sinon la gloire définitive, tout au moins la révélation subite. Il y avait aussi des apôtres, tel notre confrère Henri Desgrange qui, âgé de 56 ans, n'hésita pas à s'aligner contre tous et parvint à terminer le parcours dans un rang que bien des jeunes lui envièrent. Nous publions son portrait après l'arrivée, alors qu'il félicite les deux benjamins de la course, de plus de 40 ans moins âgés que lui. L'épreuve fut gagnée par le franco-belge Léon de Nys, qui a prouvé avoir l'étoffe d'un grand champion.

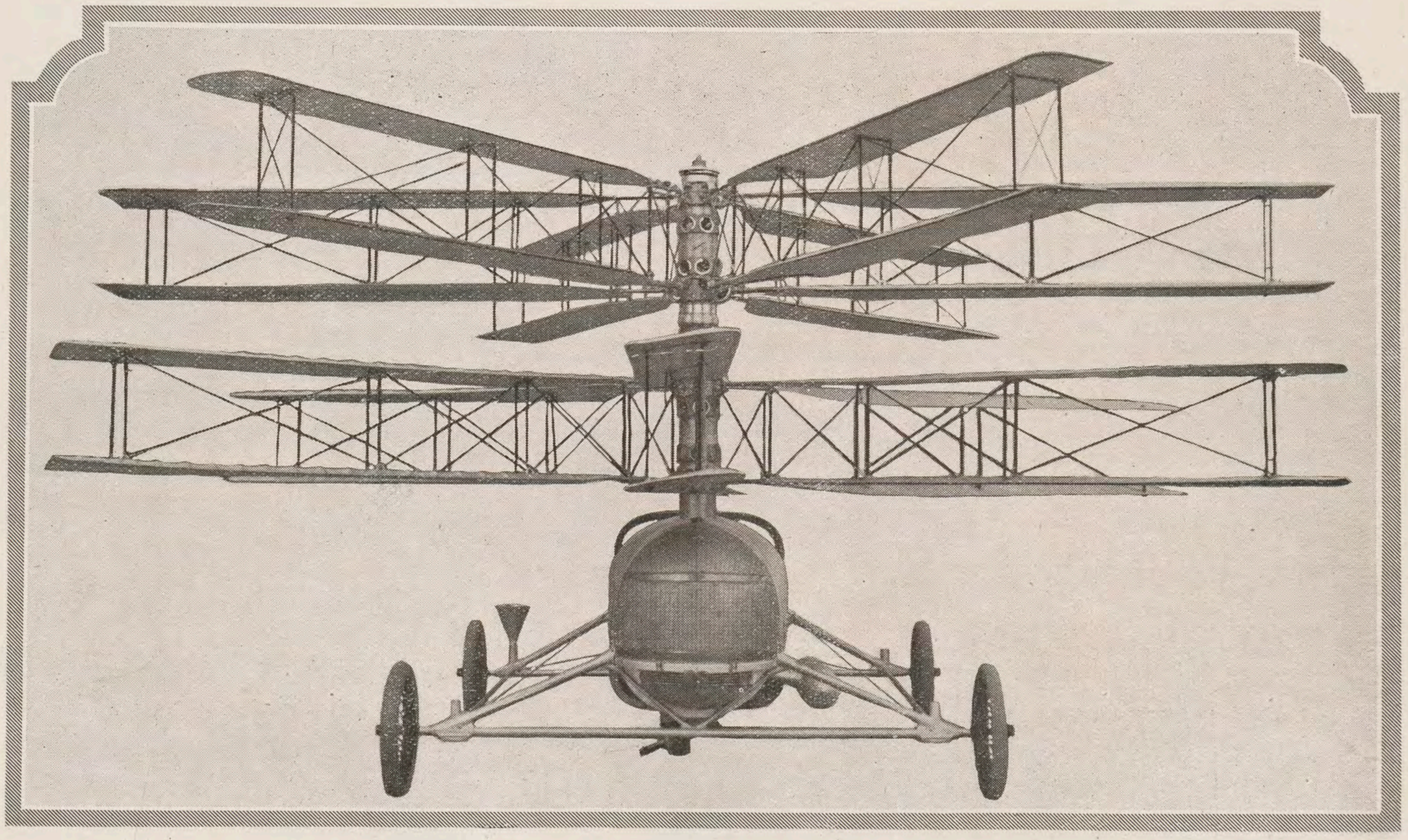
LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 FÉVRIER 1921 — NUMÉRO 862
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Ste Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT, FÉVRIER 1921, BY LIBRAIRIE HACHETTE. PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



L'HÉLICO-PESCARA N° 2

L'hélicoptère, inventé par le marquis Raoul Pateras Pescara, marque un progrès considérable sur tout ce qui fut tenté jusqu'alors. Le Gouvernement français s'en est rendu compte et a passé un marché pour entrer en possession de cette invention extraordinaire.

DE QUELQUES PROBLÈMES HÉLICOPTÉRIENS

LE GÉNIAL INVENTEUR R. PESCARA, QUI EST EN TRAIN DE RÉVOLUTIONNER L'AVIATION, RÉVÈLE AUX LECTEURS DE LA VIE AU GRAND AIR *LA SOLUTION DE QUELQUES-UNS DES PROBLÈMES QU'IL A ÉTUDIÉS*

L'HÉLICOPTÈRE est le doyen des plus lourds que l'air. Léonard de Vinci en esquissa l'idée. Il y a plus d'un siècle, Launay et Bienvenu le réalisèrent pour la première fois, et qui ne se souvient de ces gracieux papillons japonais qui ont fait les délices de nos jeux d'enfants, lorsqu'après en avoir tordu le caoutchouc de nos doigts malhabiles, nous le suivions à la conquête d'un ciel qui nous semblait si voisin.

Puisque l'idée est si ancienne, on est tenté de s'étonner que la réalisation relativement facile de l'avion et sa vogue sans cesse croissante aient pu détourner les recherches d'une solution qui semblait à première vue si tentante.

C'est que le problème de l'hélicoptère a été mal posé dès les premiers pas, c'est que l'hélicoptération, la science dont il aurait dû s'inspirer, n'existait pas.

Le problème de la sustentation pure et simple, posé depuis des siècles, n'en était plus un. Le colonel Renard, dans ses remarquables communications à l'Académie des Sciences, avait démontré, il y a plus de quinze ans, que l'hélicoptère pourrait s'enlever avec les moteurs dans leur état de légèreté d'alors (4 kilogrammes par cheval et plus).

Mais deux points d'interrogation restaient sans réponse :

La stabilité ;

La descente en cas de panne.

On sait très bien que les gouvernails n'ont d'action que si l'appareil, sur lequel ils sont fixés, est en translation rapide. Mais pour obtenir cette translation, l'inclinaison de l'appareil est nécessaire (cas de translation horizontale par inclinaison de l'axe des hélices). Donc, cercle vicieux.

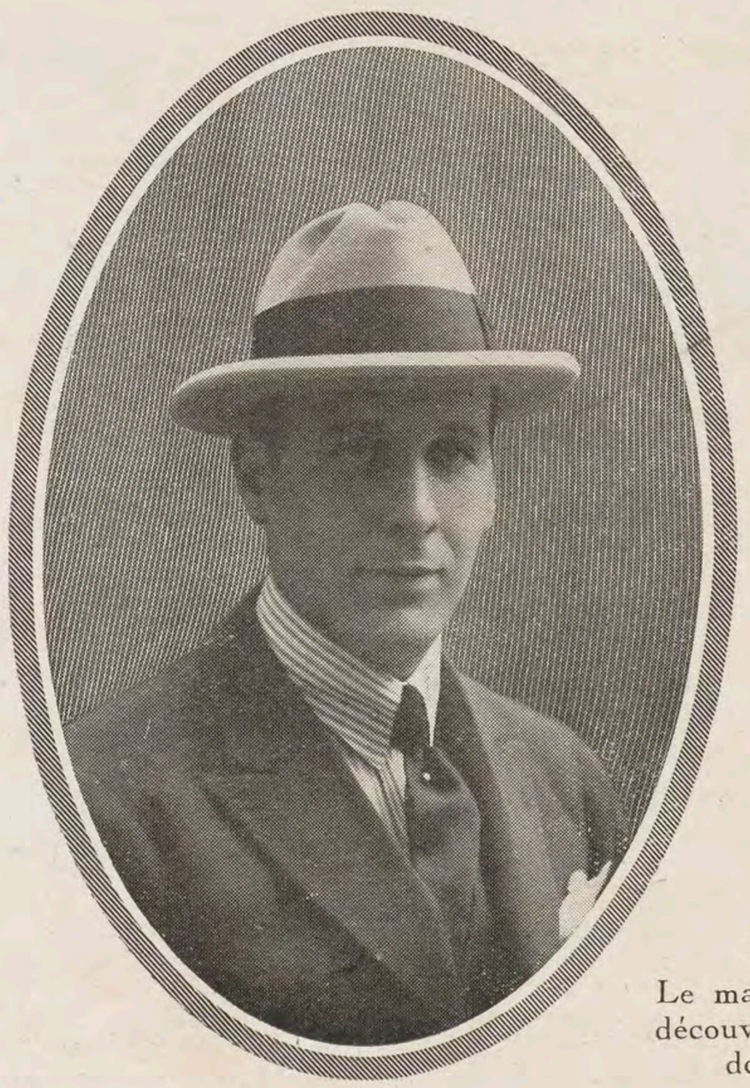
D'autre part, que faire en cas de panne ? La chute irrémédiable ! Brr ! ! Et n'oublions pas qu'à l'âge héroïque, on volait quand le moteur voulait.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ne s'étonneront donc pas, en lisant les lignes qui précèdent, de n'avoir point vu encore des hélicoptères sillonner les airs.

Ces dernières années, la question a été reprise. Mais si un seul, Lacoin, a trouvé une solution à la stabilité, aucun inventeur ne découvrit le moyen de remédier à la fâcheuse panne qui nous guette.

La question en était là, quand j'entrepris mes travaux et ce fut dans un des moments les plus tristes de ma vie, alors qu'emporté par la rafale des complications dues à la grande guerre, j'y puisais l'énergie de faire le colossal effort. Et, pourtant, c'était à l'instant où j'étais le plus faible !

A force de retourner la question dans tous les sens, le jour, la nuit, il vint une heure, une minute, une seconde où, soudain, comme à travers un voile qui se déchire, la vérité m'apparut dans sa



LE MARQUIS R. PATERAS PESCARA

Le marquis R. Pateras Pescara, qui semble avoir découvert toutes les solutions des difficiles problèmes de l'hélicoptération et de ses conséquences.

lumière éclatante. Je ne criai pas l'Eureka célèbre, mais je poussai un soupir. Je pouvais payer le prix d'une liberté injustement ravie.

Il me fut ensuite facile, tenant le fil d'Ariane, de parcourir le labyrinthe. Le problème m'apparut de plus en plus clair, dégagé de l'ombre.

Tout d'abord, ce fut l'idée de varier l'angle d'attaque des pales dans une partie du cercle balayé par rapport à l'autre symétriquement opposé. Et ce fut la stabilité longitudinale et latérale par excentration de poussée. Puis ce fut la variation totale pour la descente en vol plané auto-rotatif et, enfin, le coup de frein Pescara (c'est un peu mon enfant !) qui devait permettre d'*annuler* et même d'*inverser* la vitesse de descente qui, bien que retardée, était encore trop considérable pour la sécurité des passagers.

La mise au point de cette science nouvelle ne fut pas un jeu. La réalisation de l'hélicoptère est, au point de vue mécanique, des plus délicates. Au cours de ces trois dernières années (mon premier pas date du 18 décembre 1916), progressivement, j'ai pu en étudier la construction et je suis heureux de pouvoir présenter aujourd'hui un engin complet, muni de tous les éléments fondamentaux du vol hélicoptère.

Ma plus forte émotion fut mon premier essai de *parachute hélicoptère*, en juillet et août 1919, devant la Commission militaire espagnole et française. Allais-je vérifier l'exactitude de mes théories ? Songez que c'était le point capital de la question. Les résultats furent heureusement probants et, en extrapolant les résultats obtenus sur le modèle, je trouvais, pour des appareils en grandeur, des vitesses de chute de 7 à 8 mètres-seconde au minimum. C'était du plané, mais ce n'était pas suffisant.

Je fis alors des expériences sur une auto, chronométrée dans les deux sens, avec deux hélices tournant en sens inverse et dont je pouvais inverser le pas. C'est ainsi, qu'un beau matin, je donnai mon premier coup de frein.

Sans partager les appréhensions que ressentent, en général, les inventeurs, je jugeais la solution du problème, que je venais de trouver trop simple, pour ne point en craindre la divulgation.

La Section Technique, qui me passait un marché de 500.000 francs dont 150.000 m'étaient versés tout de suite, en payement de ma théorie, s'engagea à garder le secret. La précaution était sage, puisque, malgré sa discrétion, dont je ne saurais trop la remercier, il y eut des fuites qui donnèrent lieu à des communications à l'Aéro-Club de France et au Royal Aeronautical Society.

Mais, pour la partie principale, le coup de frein, le secret fut bien gardé, et les lecteurs de la *Vie au Grand Air* seront étonnés de savoir qu'il s'agit tout simplement d'utiliser la force vive des hélices, qui, débrayées et tournant folles, sont en auto-rotation au moment de la descente planée.

Une brusque variation d'incidence de toutes les pales des hélices, dont l'angle de négatif devient positif, nous fait disposer d'une surpoussée qui peut atteindre trois à quatre fois le poids de l'appareil. Dans un espace de 1 m. 30 à 2 mètres, la vitesse de descente est annulée et, si l'on prolonge le coup de frein, l'appareil peut mieux remonter.

Enfin, mes calculs, en établissant la théorie de la descente et du coup de frein, m'ont conduit au résultat suivant : le coup de frein Pescara a une efficacité proportionnelle constante quelle que soit la charge par mètre carré.

Nous pouvons, par conséquent, prédire à l'enfant qui vient de faire ses premiers bonds l'avenir le plus brillant, puisqu'il échappe à cette loi de fer que subissait son prédécesseur, l'aéroplane, de ne pas dépasser, sous peine des risques les plus graves, une charge déterminée par mètre de surface portante.

Mes amis, vive l'hélicoptère !

Pateras PESCARA.

OU S'ARRÊTERA-T-ON?

Nous complétons notre enquête sur la vitesse en avion, parue dans notre dernier numéro, par ces trois réponses arrivées trop tard pour être publiées le 20 janvier :

AMÉLIORONS LES FORMES, RECOMMANDE LE COLONEL FERRUS

Il ne faut jamais répondre aux questions qu'on vous pose si on ne veut point s'exposer à être chiné de façon effroyable. Cette règle ne souffre que quelques rares exceptions, lorsqu'il s'agit, par exemple, de passer un examen. Je n'en réponds pas moins à vos trois questions.

1° *Quelles sont les limites actuelles de la vitesse ?*

Je n'en sais absolument rien et je crois que bien malin serait celui qui pourrait le dire avec quelque précision. On a dépassé en aéroplane 313 kilomètres-heure (vitesse officiellement contrôlée) et on doit certainement pouvoir faire davantage, mais combien ?

2° *Que faut-il faire pour augmenter la vitesse ?*

Mon ami Desbonnet vous répondrait sans hésiter que, pour progresser en *aviation*, il faut, comme en *culture physique*, avant tout améliorer les formes. Je pense exactement comme Desbonnet.

Au cours de la guerre, on a réalisé de très grands progrès en balistique en améliorant les formes de projectiles. Il faut en faire autant aujourd'hui pour les projectiles-aéroplanes. C'est du reste la seule voie économique.

J'ajoute qu'à ce point de vue, il y aurait très probablement intérêt à reprendre la question des aéroplanes entièrement métalliques.

Je ne parle pas du moyen si ingénieusement appliqué par le directeur du service de l'artillerie de la maison Krupp, M. Rausenberger, le constructeur de la Bertha : s'élever assez haut dans l'atmosphère pour que la résistance à l'avancement devienne insignifiante. Ce procédé est loin d'avoir été négligé par nos constructeurs.

Oserai-je avouer en passant que l'augmentation de la vitesse ne me paraît présenter, à l'heure actuelle, qu'un intérêt assez secondaire ? Faire le tour du monde en moins de six jours me paraît une performance suffisante et je consentirais volontiers quelques sacrifices sur la vitesse, en faveur de la sécurité.

Pour rester forts, gardons-nous vivants, déclarait jadis Déroulède, et les frères Michel n viennent, tout récemment, d'étayer cet excellent aphorisme avec un prix d'une valeur fort appréciable.

Le secret de reprendre des forces au contact de la terre a été perdu depuis le géant Antée, et il importe de le retrouver au plus tôt. Ne cherchons plus, au moins pour le moment, à accroître la vitesse des aéroplanes en vol. Cherchons au contraire à la réduire à volonté, pendant les instants qui précèdent la période critique de l'atterrissage, mais, bien entendu, sans que cette réduction se fasse aux dépens de la stabilité et surtout sans que la manière de l'obtenir relève le moins du monde de l'acrobatie. C'est le seul moyen de généraliser rapidement l'emploi des transports aériens.

3° *Que pensez-vous des records sur la base de 1 kilomètre ?*

Je pense que c'est une pure insanité. La vitesse maximum des aéroplanes est, à l'heure actuelle, de l'ordre de 300 kilomètres et plus, ce qui correspond au kilomètre en douze secondes. Or, avec les procédés de mesure réglementaires, on ne peut évaluer que le cinquième de seconde, c'est-à-dire que l'erreur relative commise sur la durée du parcours d'un kilomètre peut atteindre un soixantième. Il en est de même pour l'erreur relative commise sur la vitesse, si bien que la vitesse horaire d'un aéroplane n'est connue qu'à *cinq* kilomètres près. Quand on affirme qu'un aéroplane a fait du 300 kilomètres, il en a peut-être fait 305, à moins qu'il n'ait pas dépassé 295.

Dans de pareilles conditions, Alphonse Allais, s'il vivait encore, déclarerait, sans hésiter, qu'au lieu d'emmener tant de monde en automobile à Villacoublay ou à Buc, il serait bien plus simple d'établir la vitesse horaire des aéroplanes sur sa descente de lit.

N.-B. — La justesse de cette observation a été implicitement reconnue par le règlement des records. Celui-ci admet en effet que le record de la plus grande vitesse ne peut-être battu que par une différence de 4 kilomètres-heure au maximum. C. Q. F. D.

Ajoutons, pour fixer les idées, que 300 kilomètres à l'heure, cela fait 84 mètres par seconde, vitesse à laquelle il commence à être extrêmement désagréable de rencontrer une simple balle de pistolet, fût-ce dans un duel au commandement ! A pareille allure, une collision avec une mouche constitue un commencement de catastrophe.

Je me suis laissé dire que si l'on avait adopté la base de 1 kilomètre, c'était pour cette raison, assurément détestable, que l'Italie ne disposait pas d'une base plus longue. Il ne nous reste qu'à remercier l'Aéro-Club de Monaco de n'avoir point exigé une base encore plus réduite, comme c'était incontestablement son droit.

Lieutenant-Colonel FERRUS.

BASE INSUFFISANTE, DÉCLARE RENÉ CAUDRON

« Les limites actuelles de la vitesse sont, à mon avis, très difficiles à définir, puisque nous sommes arrivés, de surprise en surprise, à des vitesses dépassant 300 kilomètres, quand, quelque temps avant la guerre, nous estimions que nous n'aurions pas fait probablement beaucoup plus de 200.

« Pour augmenter cette vitesse, il suffirait, je crois, d'augmenter indéfiniment la puissance des moteurs des avions, afin de diminuer le nombre des kilogrammes au cheval, bien entendu en diminuant la résistance à l'avancement au maximum.

« Quant au record sur la base de 1 kilomètre avec les vitesses actuelles, j'estime que cette base est de beaucoup trop courte, car les avions, plongeant fortement au départ, sont très avantagés pendant une partie de

la distance. Il serait donc normal de porter cette base à 5 kilomètres, par exemple, mais une autre difficulté surgirait, celle des aérodromes appropriés. René CAUDRON.

CHRONOMÉTRAGE ILLUSOIRE, SELON R. SAULNIER

« 1° Je considère qu'on peut envisager comme vitesse au sol, pour les avions, de 1921 et 1922, 350 à 400 kilomètres à l'heure. Pour les vitesses aux hautes altitudes, ces chiffres peuvent être notablement dépassés ;

« 2° Pour augmenter la vitesse, le moyen le plus simple est de mettre plus de chevaux sur l'avion, mais le véritable moyen est d'améliorer la finesse des avions. Deux dispositifs sont en période de mise au point, c'est la dissimulation du chariot d'atterrissage pendant le vol et la diminution des surfaces portantes pendant le vol ;

« 3° Les records sur la base d'un kilomètre comportent des erreurs de mesures et des erreurs dues à la différence d'altitude de l'avion soit pendant le kilomètre, soit avant l'attaque de la ligne. J'estime qu'un record de vitesse, pour être indiscutable, devrait être pris sur une base de 5 kilomètres dans les quatre sens (suivant la direction du vent, suivant la direction contraire au vent et suivant les deux directions perpendiculaires au sens du vent) et avec prise automatique de l'heure de départ et d'arrivée par rupture d'un câble, occasionnée par le passage de l'avion. L'intervention des sens de deux chronométreurs peut représenter une erreur de l'ordre de 5 kilomètres à l'heure avec les procédés actuels.

« D'un autre côté, la prise d'un chronométrage, vent debout et vent arrière, peut donner des résultats inexacts, si l'avion est soumis à une rafale pendant un des deux passages. C'est pourquoi je préconise le chronométrage suivant la ligne perpendiculaire au vent. Raymond SAULNIER.

LES GRANDES ÉPREUVES AÉRIENNES DE 1921

DEUX PRIX IMPORTANTS SONT OFFERTS AUX PILOTES : L'UN VAUT LA PEINE D'ÊTRE DISPUTÉ, L'AUTRE COUTERA PLUS CHER QU'IL NE RAPPORTERA

L'AVIATION continue à être la sacrifiée. Tant que les rouages qui la dirigent ne seront pas revus, mis au point et huilés congrûment, nous ne pouvons pas attendre mieux. Que la tête soit telle que nous l'espérons, c'est bien, mais ce n'est pas tout. M. Pierre-Etienne Flandin fit beaucoup, avec tact et talent ; son successeur au Sous-Secrétariat, M. Laurent Eynac, sait continuer son œuvre. Il est un apôtre lui aussi. Il fut un héros de la guerre et il possède les qualités qui font les grands politiciens et les grands animateurs. De rien, le plus lourd que l'air s'est élevé — dame ! — à quelque chose. Mais le cerveau le plus admirable dans le corps d'un cul-de-jatte n'arrivera jamais à faire battre un record de course à pied. De même dans l'aviation, il y a une tête, il y a une cervelle, il y a même des membres, mais à peine honoraires et si peu bienfaiteurs !

Pourtant des prix sont offerts aux pilotes, cette année. Les allocations n'ont d'ailleurs nullement entamé les 2.000.000 offerts par M. Deutsch de la Meurthe et réservés à un usage ignoré : les 100.000 francs du Grand Prix de l'Aéro-Club de France proviennent d'une donation de la fille du président décédé, les 20.000 francs du Tour de France sont décernés par MM. Michelin, qui continuent à encourager l'aviation.

Le Grand Prix de l'Aéro-Club comporte un parcours de 2.245 km. 44 (quelle merveilleuse précision !). L'itinéraire est le suivant : Paris (départ), Lille (virage en vol), Paris (escale), Pau (escale), Paris (escale), Metz (virage en vol), Paris (arrivée). Il devra être effectué dans cet ordre. L'appareil devra emporter six charges de lest de 80 kilogrammes chacune, amarrées, comme s'il s'agissait de passagers, dans une cabine ayant au moins 3 mètres cubes avec hauteur minimum de 1 m. 40 et largeur minimum de 0 m. 60, — 200 kilogrammes de marchandises logées dans un espace d'au moins 0 mc 500. La vitesse commerciale doit être supérieure à 50 kilomètres à l'heure. L'épreuve sera ouverte pendant neuf jours, à raison de trois périodes de trois jours consécutifs, soit les 20, 21 et 22 février, les 22, 23 et 24 avril, les 20, 21 et 22 mai.

Le Tour de France est plus compliqué et rapporte moins. C'est l'épreuve bon marché. Il s'agit, avant le 1er janvier 1922, d'accomplir dans le minimum de temps un tour de France de 3.000 kilomètres avec quinze atterrissages obligatoires : Versailles, Amiens, Châlons, Saint-Dizier, Gray, Joigny, Beaune, Vienne, Nîmes, Pau, Saint-André-de-Cubzac, Romorantin, Angers, Evreux, Saint-Inglevert (8 kilomètres de Calais), Versailles. La vitesse commerciale doit être au moins égale à 75 kilomètres à l'heure.

Actuellement, un parcours semblable, en agissant de la façon la plus économique, exigerait au grand minimum 30.000 francs de frais. On se rend compte qu'à moins d'être rois des dollars, les pilotes ne seront pas très anxieux de tenter la fortune qui, si elle leur sourit, leur coûtera encore dans les 10.000 francs. La vie est chère et les prix d'avant-guerre subsistent. Les concurrents hypothétiques hésiteront à s'élancer dans une aventure aussi onéreuse. Hurrah ! pour la gloire, mais il faut vivre avant tout.

Et puis, êtes-vous certain que de la gloire jaillirait sur le vainqueur, sur le nabab assez riche pour tenter la chance ? C'est là que nous enregistrons la pénible façon d'encourager l'aviation et d'enthousiasmer la foule. Le jour où une performance intéressante sera accomplie dans le Grand Prix de l'Aéro-Club ou même dans le tour de France, des articles élogieux seront consacrés le lendemain au héros. Encore faudra-t-il, qu'à la même date, une bijouterie n'ait pas été cambriolée, que le Ministère ne soit point tombé, que d'Annunzio n'ait pas prononcé un discours, ou même que la Commission d'Aviation interalliée n'ait pas l'idée de faire croire qu'elle a servi à quelque chose. Puis, le silence. La semaine suivante, tout le monde aura oublié le nom du vainqueur, comme le profane a perdu celui des admirables conquérants de l'Atlantique, Alcock et Browne.

Si notre confrère Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, décidait que le Tour de France cycliste serait disputé individuellement, à la date préférée des concurrents, du 1er janvier au 31 décembre, des millions de personnes ne se soucieraient plus de l'épreuve. Ce qui fait l'attrait de la course, c'est la lutte. Le combat contre un chronomètre n'intéresse que les horlogers. Mettez dix gamins en ligne, il y aura toujours du monde pour assister à leur arrivée. Prenez les temps de dix champions séparément sur le même parcours, vous n'intéresserez personne. Si l'Aéro-Club organisait le match Carpentier-Dempsey, il serait capable de faire combattre les adversaires, l'un à New-York, l'autre à Paris !

Le Grand Prix et le Tour de France auraient fait vibrer le monde entier, auraient réuni des foules considérables au départ, sur tout le parcours et à l'arrivée, s'ils avaient été disputés en ligne, un jour déterminé. Il y aurait eu lutte. Ce tournoi aurait été suivi de bout en bout avec anxiété. Les progrès des concurrents, les incidents de parcours auraient passionné. L'œuvre de vulgarisation et d'enthousiasme aurait été accomplie. Le nom du vainqueur serait resté dans la mémoire des gens. Tandis que, courues, comme en se cachant, ces épreuves ne parviendront pas à émouvoir. Les avions passeront au-dessus des têtes sans provoquer le moindre frisson.

Des concours auront été organisés dans l'indifférence générale : le but aura été atteint !

EUGENE GILBERT

Le regretté pilote Eugène Gilbert gagna le Tour de France aérien, en 1914, couvrant les 3.000 kilomètres en 39 heures, arrêts compris.

LE MEETING DE MONACO

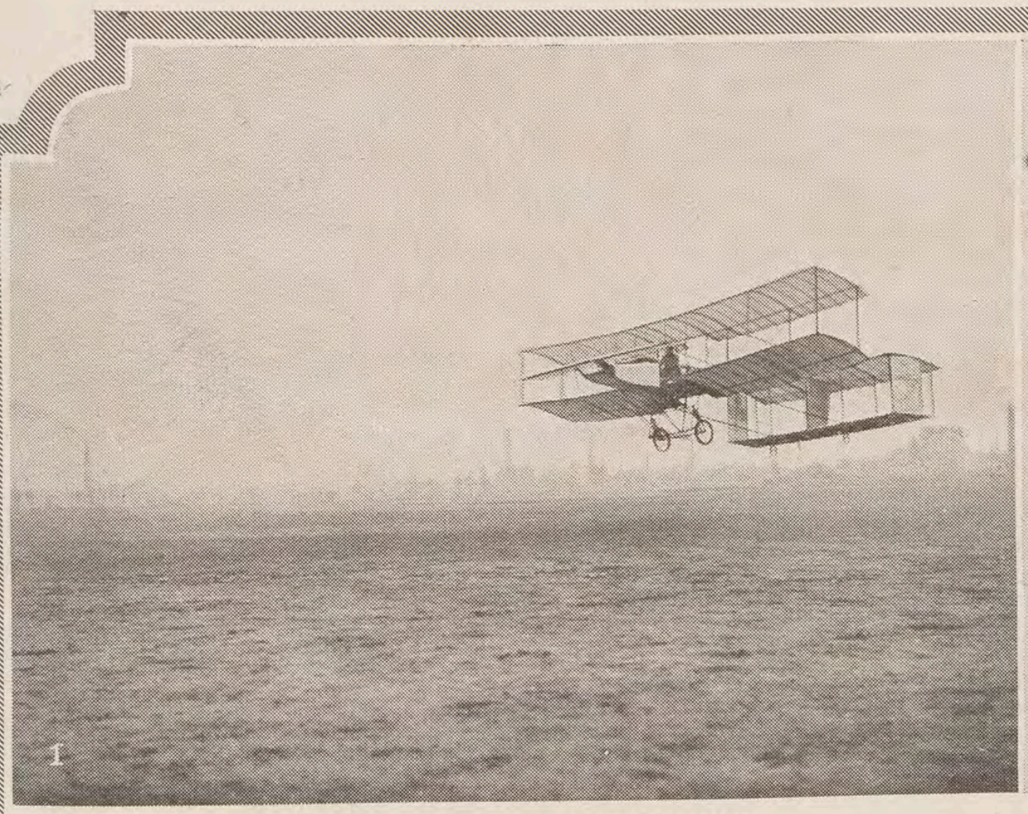
Fort heureusement, le meeting de Monaco nous ménagera des compensations. Il est conçu, en effet, dans un esprit plus sportif et plus intéressant au point de vue spectacle.

L'année dernière, les progrès de l'hydraviation ne répondant pas aux espérances de notre cher regretté Georges Prade, l'épreuve principale ne connut pas le succès espéré. En 1921, il est à penser que tous les concurrents pourront résoudre le problème qui leur est posé.

Les organisateurs ont compris qu'il n'était pas nécessaire de demander l'impossible. La valeur peut fort bien se manifester sur un parcours facile. Et c'est ainsi que les 15 et 16 avril nous assisterons à une compétition qui nous rappellera les plus belles épreuves de jadis et passionnera le monde des sportsmen.

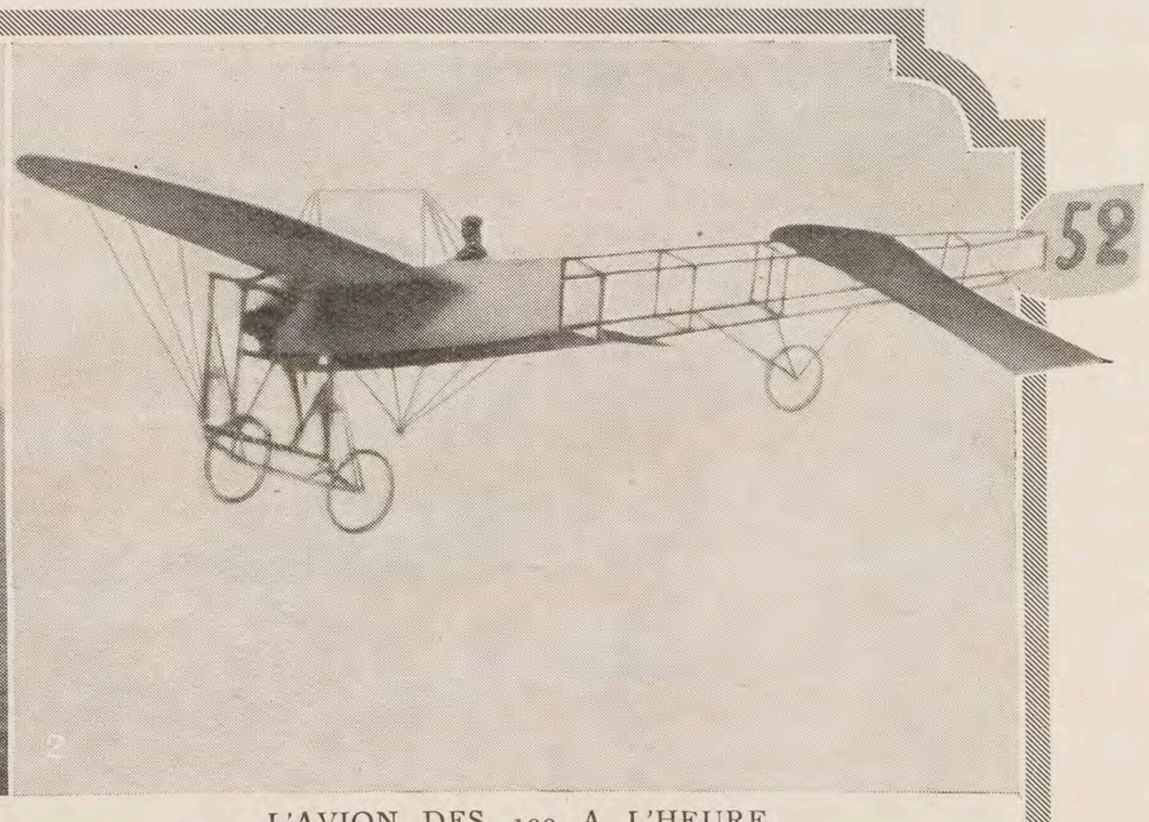
La grande croisière Monaco-Ajaccio-Monaco, soit 492 kilomètres, se disputera les 15 et 16 avril. Le but de l'épreuve est utilitaire : il s'agit de prouver qu'on peut assurer le service postal entre le sud de la France et la Corse. Ce trafic, qui semble normal et dont on parla souvent, se manifesta surtout par quelques places prises au martyrologe, pendant la guerre.

Chaque concurrent chargera le courrier postal à Monaco, le déposera à Ajaccio, y reprendra le courrier de Corse et le transportera à Monaco. Tout appareil devra assurer un minimum de tonnage utile de 200 kilogrammes, et accomplir le voyage à 2.000 mètres d'altitude. Le contrôle de départ et d'arrivée fonctionnera de 6 heures du matin à 18 heures. Tout pilote arrivé à



L'AVION DES 50 A L'HEURE

C'est le 26 octobre 1907 qu'Henry Farman, à Issy-les-Moulineaux, réussit, avec un moteur de 40 chevaux (fixe), à obtenir une vitesse de 52 kilomètres 700 à l'heure.

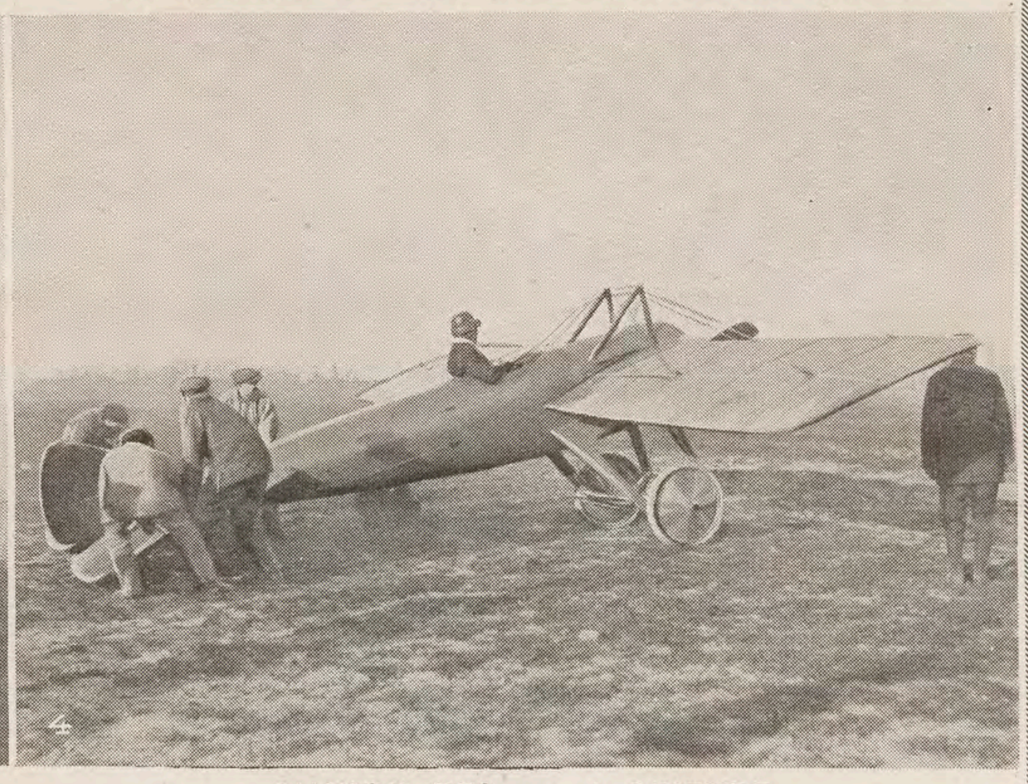


L'AVION DES 100 A L'HEURE

Le 10 juillet 1910, au meeting de Champagne, à Reims, le regretté Léon Morane obtint une moyenne de 106 kilomètres 508 à l'heure, avec une force de 100 chevaux (rotatif).

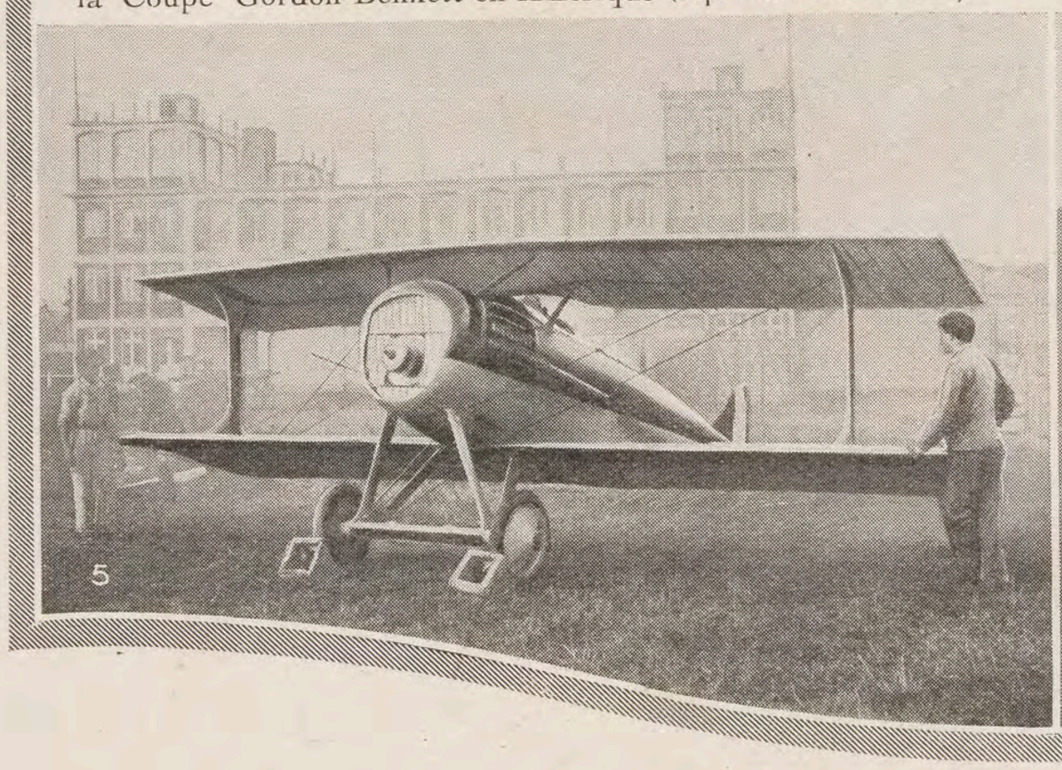
L'AVION DES 150 A L'HEURE

Le regretté Jules Védrines, apôtre de la vitesse, fit du 161 kilomètres 290 à l'heure, le 22 février 1912, avant d'aller gagner la Coupe Gordon-Bennett en Amérique (140 chevaux rotatif).



L'AVION DES 200 A L'HEURE

Le 29 septembre 1913, Maurice Prévost s'attribua, à Reims, la Coupe Gordon-Bennett, couvrant, dans l'heure, 203 kil. 850 (160 chevaux rotatif), sur un avion construit par Béchereau.



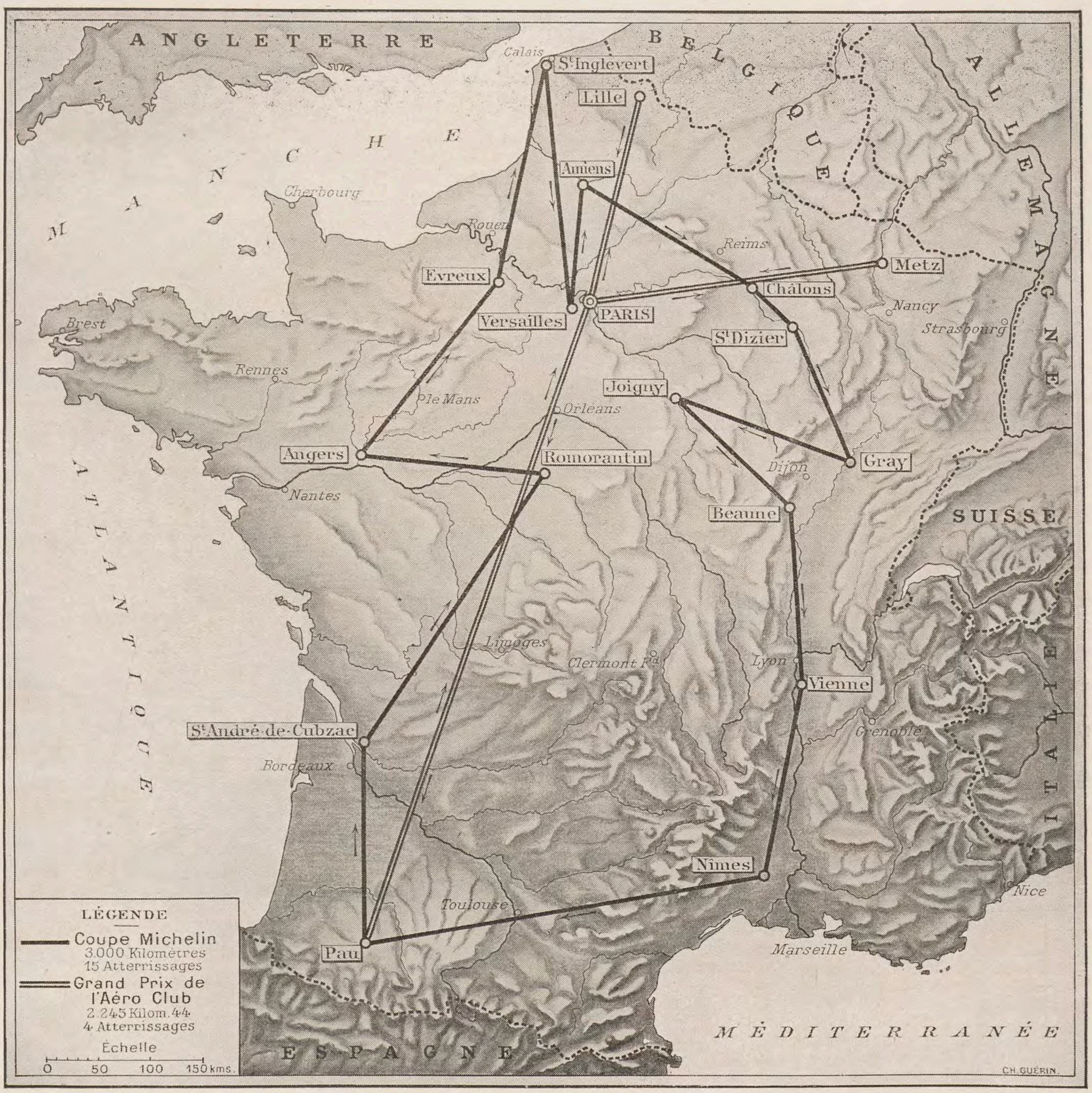
L'AVION DES 250 A L'HEURE

Le lieutenant de Romanet, l'as aux 18 victoires, le spécialiste de la vitesse, atteignit la vitesse de 268 kil. 651, au meeting de Buc, le 9 octobre 1920, sur biplan muni d'un 300 chevaux fixe.

L'AVION DES 300 A L'HEURE

Enfin Sadi Lecointe, recordman du monde de la vitesse (313 kilomètres 043 à l'heure) fit du 302 kilomètres 529 horaire, le 20 octobre 1920, à l'aérodrome de Villacoublay (300 ch. fixe).

LES ÉTAPES DE LA VITESSE EN AVION



LES GRANDES ÉPREUVES AÉRIENNES DE 1921

Nous donnons la carte des parcours des deux grandes épreuves aériennes de 1921 : le Grand Prix de l'Aéro-Club, doté d'une allocation de 100.000 francs, sur le parcours Paris, Lille, Paris, Pau, Paris, Metz, Paris, soit 2.245 kil. 44, avec 4 atterrissages, et la Coupe Michelin, dite du Tour de France, qui comporte 3.000 kilomètres, 15 atterrissages et 20.000 fr. pour le vainqueur !

Monaco, le premier jour, après 18 heures, sera considéré comme n'étant arrivé que le lendemain à partir de l'ouverture du contrôle.

Des éliminatoires exigeront des concurrents de monter à 2.000 mètres en moins de 45 minutes avec 200 kilogrammes de lest, les vivres, appareils et instruments réglementaires. Le poids de tout passager, en sus de l'équipage exigé, sera déduit du poids total du lest imposé ; tous les avions devront être munis d'un poste émetteur de T. S. F. d'une puissance de 500 watts. Il leur sera imposé, au cours des éliminatoires, de faire un appel au moyen de leur poste de T. S. F.

Aucune difficulté de classement ; le premier sera celui qui aura couvert le parcours dans le meilleur temps. Il recevra 40.000 fr., le second aura 12.000 francs, le troisième 8.000 francs.

Comparez les chiffres et les parcours avec ceux des épreuves officielles citées plus haut ! Ajoutez à cela la simplicité et l'intérêt de l'épreuve, et vous serez bien obligé de convenir que si les engagés ne sont pas très nombreux, c'est que, vraiment, nos constructeurs se moquent totalement de l'aviation. Nous ne voulons pas encore le croire.

D'autres concours sont épinglés au programme du meeting de Monaco, qui comporte 160.000 francs de prix.

Notons enfin qu'en vue de dégrever les concurrents dans la plus large mesure des frais de transport, une garantie de 5.000 francs sera accordée à la fin du meeting à tout hydravion engagé, arrivé dans les délais voulus et ayant effectué au moins 100 kilomètres dans l'une des épreuves qui leur sont ouvertes. Cette garantie ne lui sera allouée, bien entendu, que s'il n'a pas gagné de prix en espèces ou si le total des prix qu'il aura remportés n'atteint pas 5.000 francs. Auquel cas la somme serait complétée pour arriver à 5.000 francs. Cette garantie ne sera accordée qu'aux hydravions venus d'une distance d'au moins 500 kilomètres.

On ne saurait trop admirer cette clause qui aura raison des plus économes ou de ceux que le besoin oblige d'être prudents. Attendons-nous donc à revivre les glorieuses journées d'antan et remercions la principauté de Monaco de donner l'exemple à nos organisations officielles.

Jacques MORTANE.

SZISZ

Szisz gagna le 1er Grand Prix (1906), sur le Circuit du Mans, couvrant les 1.238 kil. 180 (deux journées) en 12 h. 14 m.

BOILLOT

1er du Grand Prix de 1912, à Dieppe (1.460 kil. en 13 h. 58 m. 2 s.) et de 1913, à Amiens (916 kil. en 7 h. 53 m. 56 s.)

NAZZARO

Nazzaro, vainqueur du 2e Grand Prix (1907), sur le circuit de Dieppe. Il couvrit les 770 kil. en 6 h. 46 m. 33 s. 2/5.

LAUTENSCHLAGER

1er du Grand Prix de 1908, à Dieppe (777 kil. en 6 h. 55 m. 45 s.) et de 1914, à Lyon (753 kil. 220 en 7 h. 8 m. 18 s.)

AUTOMOBILE

LES VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

NOUS AURONS UN GRAND PRIX EN 1921 — IL SE COURRA SUR LE CIRCUIT DU MANS — LE MEETING DE CORSE SERA ÉGALEMENT L'OCCASION D'UNE MANIFESTATION SPORTIVE

La Commission sportive de l'Automobile Club de France vient de prendre une heureuse décision qui a été bien accueillie par tous les amateurs de sport et par tous ceux qui s'intéressent à l'industrie française de l'automobile : le Grand Prix aura lieu en 1921, quel que soit le nombre des engagements, et se courra sur le petit circuit du Mans.

On sait par quels avatars a passé le Grand Prix de 1921 : peut-être n'est-il pas inutile de les rappeler.

Le premier règlement prévoyait que les moteurs des voitures de course devaient avoir une cylindrée de 3 litres et que les voitures devaient peser 800 kilogrammes au minimum : cette partie du règlement a d'ailleurs été maintenue et reste en vigueur ; mais le règlement primitif ajoutait d'autres conditions.

Tous les moteurs des voitures de course devaient, au préalable, être essayés au banc et satisfaire à un certain nombre de conditions au point de vue puissance.

Ils devaient, en particulier, donner une puissance au moins égale à 90 HP pour une vitesse de régime au plus égale à 3.000 tours par minute, et une puissance de 30 HP au régime de 1.000 tours par minute.

Je passe sur les détails du règlement qui sont sans grand intérêt à l'heure actuelle, puisque aussi bien ils ont été abrogés.

J'ajoute que je n'ai jamais très bien compris à quoi répondait ce premier règlement : pourquoi voulait-on exiger des moteurs une épreuve préalable au banc d'essai en les astreignant à de si dures conditions ? Craignait-on que le circuit fût encombré de voitures le jour de la course, et que des véhicules munis de moteurs manifestement insuffisants viennent encombrer la piste, sans aucun intérêt sportif ? C'est la seule réponse que l'on pourrait trouver à ces restrictions, raison bien peu convaincante, on en conviendra.

D'autres avaient trouvé une autre raison. L'A. C. F. disaient-ils, ne veut pas de Grand Prix, mais comme il n'ose manifester ouvertement son hostilité pour cette épreuve, il insère dans son règlement des conditions telles qu'aucun constructeur n'engagera de voitures. La décision récente de l'A. C. F. a fait justice de ce dénigrement.

Les conditions que l'on voulait imposer aux moteurs de course étaient, avouons-le, bien rigoureuses et parfaitement inutiles du reste.

Tirer d'un moteur 30 HP par litre de cylindrée n'est pas, pour les spécialistes de la course, une difficulté insurmontable : plusieurs constructeurs nous l'ont montré déjà ; mais pourquoi limiter à 3.000 tours le régime des moteurs à la puissance de 90 HP ? Mystère !

L'autre condition, à savoir puissance minimum de 30 HP à 1.000 tours, était, par contre, beaucoup plus difficile à remplir.

On sait, en effet, que sur les moteurs à haute puissance spécifique, la distribution est calculée pour que les cylindres se remplissent le mieux possible aux grands régimes, et ce, au détriment de la marche relativement lente (1.000 tours) qui ne présente absolument aucun intérêt pour la course.

Vouloir exiger 30 HP à 1.000 tours d'un moteur de course est aussi inutile que de demander à un cheval de course de savoir faire du passage.

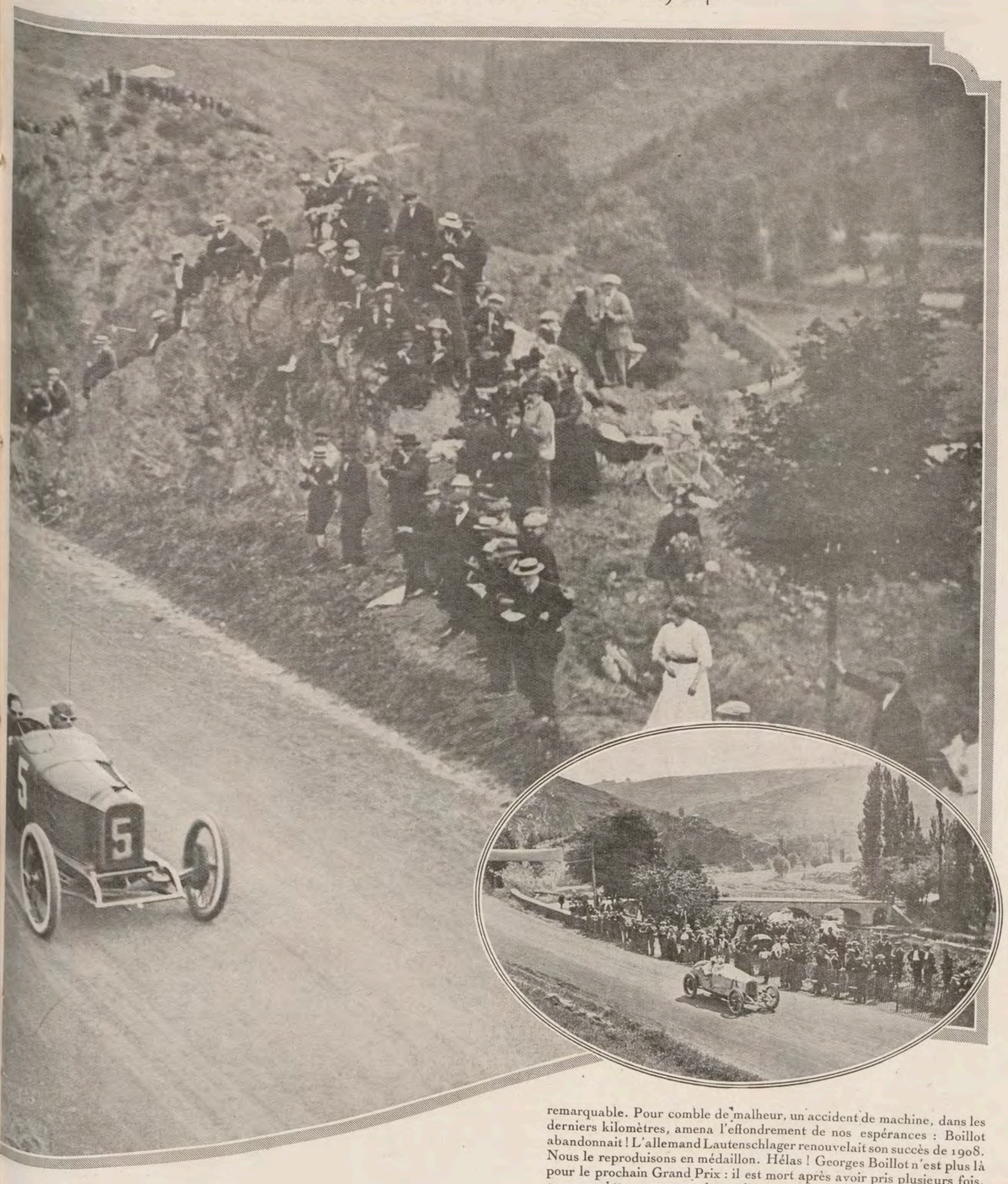
Tout cela est d'ailleurs de l'histoire ancienne, puisque le règlement actuel, beaucoup plus libéral, impose simplement aux voitures une cylindrée maximum et un poids minimum.

Il impose aussi, malheureusement, des droits d'entrée fort considérables pour les voitures : jusqu'au 31 décembre, date de clôture des engagements à droits simples, on devait payer pour une voiture 15.000 francs ; les retardataires qui apporteront leur engagement avant le 28 février en paieront 30.000 : c'est le sacrifice d'une somme équivalente à une petite fortune pour engager les trois voitures d'une équipe normale.

Evidemment, il y a la vie chère, et c'est sans doute pour cela que l'A. C. F. a augmenté les tarifs, mais peut-être aurait-il pu tenir compte des difficultés que traverse actuellement l'industrie en général, et en particulier l'industrie automobile, pour ne pas grever trop lourdement le budget des maisons qui veulent participer à cette épreuve. Le nombre plutôt restreint d'engagements reçus jusqu'alors semble indiquer que les droits d'entrée ont paru un peu élevés à plusieurs. Et nous ne saurions trop le regretter.

LE REGRETTÉ CHAMPION BOILLOT DANS LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. DE 1914

Le dernier Grand Prix de l'A. C. F. fut disputé, en 1914, sur le circuit de Lyon. C'était la sixième fois qu'il était couru. Le parcours, très pittoresque, mais aussi fort accidenté, comportait 753 kilomètres 220. Nous étions à la veille de la guerre. La victoire, cette fois, sourit à l'Allemagne. Georges Boillot, le grand conducteur, vainqueur en 1912 et en 1913, était favori. Jusqu'au dernier tour son triomphe était escompté, mais la coalition allemande avait su mener la course avec une tactique



remarquable. Pour comble de malheur, un accident de machine, dans les derniers kilomètres, amena l'effondrement de nos espérances : Boillot abandonnait ! L'allemand Lautenschlager renouvelait son succès de 1908. Nous le reproduisons en médaillon. Hélas ! Georges Boillot n'est plus là pour le prochain Grand Prix : il est mort après avoir pris plusieurs fois, comme aviateur, sa revanche sur l'ennemi. Quant à Lautenschlager, nous espérons bien ne jamais plus le revoir, pas plus lui que ses compatriotes.

LE CIRCUIT Pour le Grand Prix de l'A. C. F., trois circuits entraient en compétition : l'ancien circuit de Lyon, un circuit près de Strasbourg, et le circuit du Mans.

Les plus grandes chances paraissaient aller au circuit de Strasbourg : l'A. C. F. avait pensé, avec raison, du reste, que la grande manifestation sportive du Grand Prix serait une occasion toute trouvée pour favoriser la visite de l'Alsace au plus grand nombre possible de touristes.

Si le circuit de Strasbourg n'a pu, finalement, être adopté, c'est à cause des tergiversations sans nombre de la Municipalité strasbourgeoise qui, après six mois de pourparlers, n'a pu se décider à donner une réponse ferme.

Strasbourg évincé, il faut se réjouir de voir que c'est au Mans qu'échoit la bonne aubaine du Grand Prix. Les Manceaux sont gens sympathiques à l'automobile : au cours des deux meetings qui y ont eu lieu cette année pour le Grand Prix des voiturettes et des cyclecars d'abord, et pour le Concours de consommation des journées Léon Bollée, tous les visiteurs ont conservé le meilleur souvenir de leur séjour là-bas.

Rappelons, enfin, que l'Automobile Club de l'Ouest fait preuve d'une superbe activité et que c'est actuellement l'Association qui compte le plus grand nombre de membres, non seulement parmi les Automobiles Clubs régionaux, mais même parmi toutes les Associations automobiles de l'Europe.

Il était donc tout indiqué qu'il vît ses efforts récompensés officiellement par l'attribution du Grand Prix à sa région.

LA CYLINDRÉE DE 3 LITRES Un fait est particulièrement remarquable pour les épreuves automobiles de 1921, fait dont il faut d'ailleurs se réjouir : toutes les épreuves internationales, Grand Prix de l'A. C. F., Grand Prix de Belgique, Grand Prix d'Amérique, etc., ont le même règlement, à savoir cylindrée de 3 litres pour les moteurs. On pourra donc voir se mesurer sur les circuits les plus variés les voitures établies pour une course.

Les 3 litres ne sont pas des inconnus pour nous : nous les avons vus déjà dans les coupes des voitures légères et depuis ils ont fait parler d'eux à Indianapolis. On sait maintenant qu'un moteur de 3 litres de cylindrée donne au moins une centaine de chevaux, et que la voiture qu'il équipe peut atteindre une vitesse de plus de 160 kilomètres à l'heure.

LE RÈGLEMENT A LA CYLINDRÉE Si l'on examine les règlements des Grands Prix passés, on constate qu'ils ont varié fortement dans leur principe, d'une année à l'autre, depuis les coupes Gordon-Bennett d'autrefois, jusqu'aux circuits modernes.

Le règlement à la cylindrée appliqué une des premières fois pour la coupe de l'Empereur d'Allemagne, au Taunus, en 1905, je crois, a été vivement critiqué à l'époque. Il avait conduit certains constructeurs à des moteurs absolument baroques, tels, par exemple, ceux d'une marque que je ne citerai pas, qui avaient, si mes souvenirs sont exacts, environ 180 millimètres d'alésage pour une course de 70 millimètres : remarquons d'ailleurs que ces voitures ne figurèrent même pas le jour de la course.

On pensait, en effet, à l'époque, que les vitesses linéaires de piston qu'il était possible d'obtenir dans les moteurs à explosions devaient rester en deçà d'une limite que l'on plaçait vers 6 mètres à la seconde. Il en résultait, comme conséquence immédiate, qu'avec un règlement à la cylindrée, les moteurs devaient avoir une très petite course pour pouvoir tourner vite, suivant les idées de l'époque, et, par conséquent, un énorme alésage.

Le règlement à la cylindrée était donc mauvais en 1905 ; il est devenu excellent à l'heure actuelle. Pourquoi ?

C'est tout simplement que la technique du moteur a fait depuis quinze ans d'immenses progrès. L'étude des moteurs à haut rendement et à grande puissance spécifique a montré qu'un moteur à longue course était, toutes choses égales d'ailleurs, celui qui donnait les meilleurs résultats. D'autre part, les questions de remplissage des cylindres, de réglage de la distribution ont amené peu à peu à une forme type de cylindres, de telle sorte que les moteurs de course actuels se ressemblent comme les enfants d'une même famille, quelle que soit leur origine.

Il est d'autres points sur lesquels les idées ont particulièrement évolué depuis une quinzaine d'années : je veux parler surtout de la question des moteurs polycylindres.

Il était de règle, autrefois, d'admettre que, pour une cylindrée donnée, le moteur le plus puissant et ayant le meilleur rendement, était le monocylindre. Le quatre cylindres était, disait-on, désavantagé par rapport au monocylindre, et il n'était pas question, à l'époque, d'un moteur à six cylindres comme moteur de course.

Or, nous voyons maintenant, au contraire, les constructeurs s'orienter vers des moteurs à un grand nombre de cylindres : Ballot n'a-t-il pas établi des huit cylindres pour la dernière course d'Indianapolis ? Et ses voitures étaient parmi les plus rapides.

Vérité autrefois est donc devenue erreur maintenant ?

Là encore, il faut voir l'explication de l'évolution de la construction dans les progrès de la technique.

Le règlement limite la cylindrée : reste donc aux constructeurs à trouver le meilleur moyen d'utiliser cette cylindrée le plus grand nombre de fois possible dans l'unité de temps ; il faudra donc faire tourner les moteurs aussi vite que possible. Mais, pour tourner vite, un moteur doit bien s'alimenter : or, l'alimentation d'un cylindre est d'autant plus facile à assurer que ce cylindre a de plus petites dimensions. Il en résulte que, pour les moteurs à très grande vitesse, on a intérêt à adopter des petits cylindres : voilà l'explication du moteur à huit cylindres Ballot et du seize cylindres Duesenberg.

LE GRAND PRIX DE LA CORSE Si le circuit du Mans est facile et rapide, on n'en pourrait dire autant de celui sur lequel vont se dérouler les épreuves pour voitures de tourisme qui auront lieu en Corse, le 4 avril : là encore, même limite de la cylindrée à trois litres ; mais les caractéristiques imposées aux voitures concurrentes sont celles qui correspondent à des véhicules de tourisme.

Pour la première fois en France depuis 1905, croyons-nous, une course d'automobiles est dotée d'un prix aussi important en argent : 100.000 francs. Jusqu'alors aucune récompense autre que la gloire et la publicité n'avait été offerte au premier arrivant d'une course automobile dans notre pays. Les hautes personnalités qui ont pris sous leur patronage le circuit de la Corse l'ont royalement doté, et nul doute que l'appât de ce magnifique prix n'y attire des concurrents.

La manifestation sportive de Corse sera, d'ailleurs, l'occasion d'un grand meeting de tourisme, dont le but est de faire connaître au plus grand nombre possible d'automobilistes cette île encore presque inconnue de la plupart des Français, et qui présente cependant un si vif attrait.

Henri PETIT.

MAGNÉTO ou DYNAMO pour L'ALLUMAGE des MOTEURS

LES VOITURES MODERNES COMPORTENT PRESQUE TOUTES L'ALLUMAGE PAR MAGNÉTO — CET APPAREIL TEND A ÊTRE REMPLACÉ, COMME SOURCE D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE, PAR LA DYNAMO ET LA BATTERIE QUI SERVENT POUR ASSURER L'ÉCLAIRAGE DE LA VOITURE

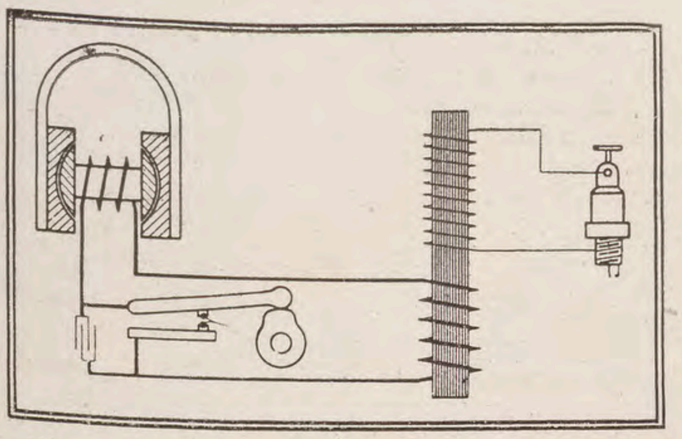
Allumage par magnéto.

Au lieu d'alimenter le primaire du transformateur au moyen de piles ou d'une batterie d'accumulateurs, on peut se servir d'une magnéto en utilisant les instants où le courant produit dans l'induit se trouve au voisinage de son maximum. Les autres organes : interrupteur, transformateur et distributeur ne diffèrent pas en principe de ceux qui viennent d'être décrits.

Dans les premiers systèmes d'allumage par magnéto, chacun des organes était complètement séparé des autres. La magnéto comportait seulement, en général, son interrupteur monté en bout de l'induit. Le transformateur était disposé au voisinage de la machine génératrice et le distributeur porté par un arbre tournant à demi-vitesse du moteur.

Pour diminuer la complication de canalisations qu'entraînait ce mode d'allumage, on imagina de réunir sur un seul bâti tous les organes d'allumage, magnéto génératrice, interrupteur, transformateur et distributeur, et on obtint ainsi ce qu'on appelle actuellement magnéto à haute tension : ces magnétos sont uniquement employées aujourd'hui.

Le seul exemple de magnéto à transformateur séparé, qui subsiste sur un type de voiture très répandu, est constitué par le moteur Ford : dans ce moteur, la magnéto se compose d'un certain nombre d'aimants portés par le volant du moteur. En face de ces aimants sont placés à poste fixe un nombre égal d'électro-aimants dont les enroulements sont montés en série les uns sur les autres et dans lesquels se produit le courant primaire. Ce courant primaire se rend dans un distributeur monté sur l'arbre à cames et de là dans quatre bobines à trembleurs disposées sur le tablier. Chacune des bobines allume donc une bougie.



Allumage par transformateur et rupture du circuit primaire.

Les figures qui accompagnent cet article indiquent suffisamment comment est faite la magnéto à haute tension et il paraît inutile d'insister sur sa description.

Vitesse de rotation de la magnéto.

Le courant induit dans l'armature de la magnéto passe deux fois par tour par un maximum ; c'est à ce moment seulement qu'on peut l'utiliser pour produire le courant à haute tension dans le secondaire. Une magnéto ordinaire ne peut donner par conséquent que deux étincelles pour un tour de l'induit. Ces étincelles sont d'ailleurs également espacées, c'est-à-dire qu'elles se produisent à la fin de chaque demi-tour de l'induit.

Partant de là, il est facile de voir à quelle vitesse devra tourner une magnéto, suivant le nombre de cylindres que comporte le moteur sur lequel elle est montée.

Dans les moteurs monocylindres, nous n'avons besoin que d'une étincelle tous les deux tours ; on pourrait par conséquent ne faire tourner la magnéto qu'à une vitesse quatre fois moindre que celle du moteur, mais une magnéto tournant aussi lentement ne donnerait des étincelles que pour une vitesse relativement élevée du moteur. Aussi, dans le moteur monocylindre on n'utilise qu'une étincelle par tour de la magnéto et on fait tourner celle-ci à la demi-vitesse du moteur. Dans certains petits moteurs du reste, comme des moteurs de motocyclettes, on fait tourner la magnéto aussi vite que le moteur, une des étincelles qui se produit peut alors être considérée comme parasite et n'est pas utilisée pour l'allumage : elle éclate à la bougie au moment où le cylindre se trouve en fin d'échappement.

Pour les moteurs à deux cylindres, il faut distinguer deux cas : moteurs à explosions également réparties (vilebrequin à un seul coude) et moteurs à vilebrequin à deux coudes à 180 degrés.

Dans les premiers moteurs il y a une explosion par tour : la magnéto pourra donc tourner à demi-vitesse du moteur ou bien, si on n'utilise qu'une étincelle sur deux, à la vitesse du moteur.

Dans les autres moteurs, on a besoin de deux étincelles pendant un tour, alors qu'au tour suivant aucune n'est nécessaire. Il en résulte qu'il faut faire tourner la magnéto à la même vitesse que le moteur pour avoir pendant un tour les deux étincelles dont on a besoin ; les deux autres éclatent tout de même aux bougies, mais à un moment où elles ne peuvent produire d'allumage, puisque les cylindres se trouvent alors en fin d'échappement.

Dans les quatre cylindres où les explosions sont réparties à raison d'une par demi-tour, la magnéto doit tourner à la vitesse du moteur.

Dans les six cylindres, il faut six étincelles par deux tours, soit trois par tour. La vitesse de la magnéto sera donc égale à une fois et demie celle du moteur.

Dans les huit cylindres, il faut quatre étincelles par tour ; on serait amené à faire tourner la magnéto deux fois plus vite que le moteur.

Les moteurs actuels ont une tendance à tourner de plus en plus vite et la vitesse de rotation de 2 à 3.000 tours par minute est devenue chose courante maintenant. Cela entraîne pour les six cylindres une vitesse de l'induit de 3 à 4.500 tours et pour les huit cylindres une vitesse de 4 à 6.000 tours. Or, il est très difficile, sinon impossible, de construire des magnétos capables de fonctionner à des vitesses aussi considérables.

Aussi, utilise-t-on surtout pour les moteurs à huit cylindres des magnétos spéciales qui peuvent donner quatre étincelles par tour : ce sont les magnétos à volets.

Magnétos à volets.

Dans les magnétos à volets, l'induit est fixe ; la partie qui tourne est une masse de fer doux. Comme dans la magnéto à induit tournant, il y a deux masses polaires fixées aux aimants : l'induit est placé entre les masses polaires mais à une certaine distance, le double T se trouvant dans une position verticale. Dans l'intervalle qui sépare le double T des masses polaires se déplacent des volets. Ce sont des segments de couronne cylindrique en fer doux, symétriques par rapport au centre.

Il est facile de voir par le schéma ci-contre que, pendant un tour de l'ensemble des deux volets, il se produit quatre maximums de courant dans l'induit. D'où la possibilité d'obtenir quatre étincelles pour un tour du volet.

Avantages et inconvénients de l'allumage par magnéto.

Jusqu'en 1914 environ, l'allumage par magnéto était reconnu par tous comme étant incontestablement le meilleur : les magnétos, en effet, ont reçu de tels perfectionnements, qu'elles sont devenues des appareils d'un fonctionnement absolument impeccable, ne donnant lieu qu'à des pannes dont la rareté est telle qu'elles sont pratiquement presque inconnues.

Il est donc permis de se demander pourquoi on cherche à les abandonner aujourd'hui.

Les voitures automobiles actuelles, nous l'avons dit, comportent toutes l'éclairage électrique et la plupart ont également un dispositif de démarrage électrique du moteur. Elles sont donc toutes équipées avec une batterie d'accumulateurs.

Un moteur d'automobile actuel comporte donc une dynamo, au même titre qu'il possède une magnéto ou un carburateur.

Alors, certains constructeurs se sont demandé s'il était logique de conserver sur les moteurs une magnéto d'allumage, alors que l'on disposait d'une autre source d'énergie électrique : la dynamo, d'où l'idée de supprimer la magnéto d'allumage.

Il peut paraître étrange à première vue que l'on revienne aujourd'hui au système d'allumage par accumulateurs, abandonné depuis si longtemps dans la pratique de l'automobile. Examinons quelles sont les raisons qui militent en faveur de ce vieux système redevenu nouveau.

Ce qu'on reprochait autrefois aux batteries d'accumulateurs, c'était de se vider d'une façon intempestive et de laisser par conséquent le conducteur de la voiture dans une situation fâcheuse : on pouvait comparer une batterie d'accumulateurs à un réservoir présentant une fuite systématique, fuite par laquelle une partie du contenu du réservoir s'écoulait à chaque instant. Malheureusement, on ignorait l'importance de la fuite et on ne pouvait prévoir, par conséquent, le moment précis où le contenu du réservoir aurait complètement disparu. Dans une batterie neuve ou en bon état, cette fuite était minime et on pouvait espérer d'une batterie une marche d'une centaine d'heures par exemple. Mais un court-circuit venait-il à se produire dans un des éléments, l'importance de la fuite augmentait sans que le conducteur en fût prévenu avant la vidange entière du réservoir.

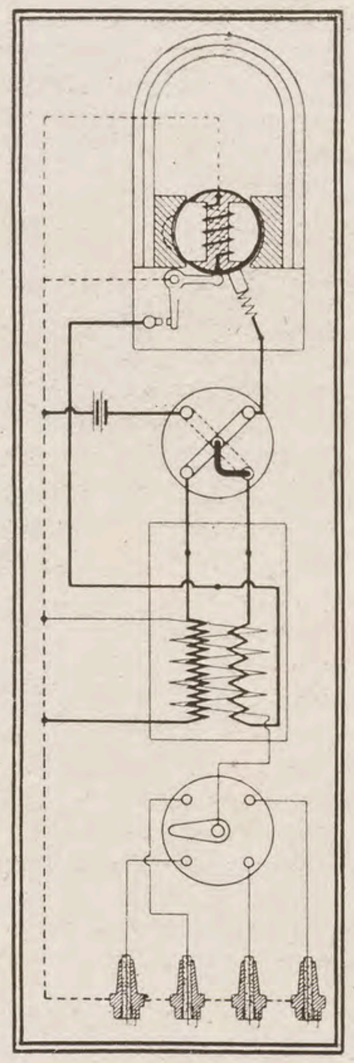


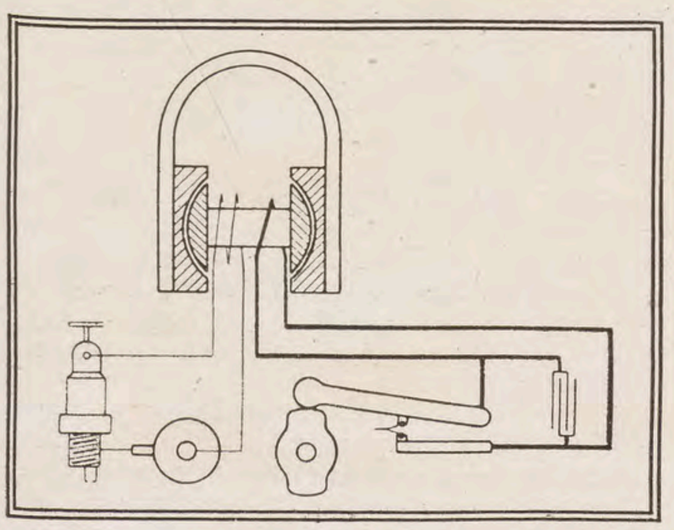
Schéma des connexions de la magnéto Nilmélior à transformateur séparé.

Or, depuis une quinzaine d'années, la construction des batteries d'accumulateurs a singulièrement fait des progrès : on peut traduire ces progrès en poursuivant la comparaison que nous avons adoptée, en disant que le réservoir d'électricité constitué par une batterie d'accumulateurs est devenu beaucoup plus étanche. Mais, si solide, il est vrai, et si bien faite que soit une batterie, elle est toujours sujette à se détériorer : la fuite du réservoir peut augmenter d'importance.

Avec le système d'autrefois, ce réservoir qui fuyait tout le temps ne pouvait être rempli qu'à des intervalles assez espacés et toujours à poste fixe au moment de la recharge ; actuellement, il n'en est plus de même et une batterie d'accumulateurs d'éclairage est toujours, si l'on veut, un réservoir percé au fond, mais un réservoir qui se remplit continuellement, grâce au courant que lui fournit la dynamo. Une batterie d'éclairage est, par conséquent, toujours chargée à bloc : le réservoir est toujours plein. Il ne peut se vider que si on laisse très longtemps le moteur au repos et si, par conséquent, le remplissage ne se fait pas pendant ce laps de temps.

Il en résulte que, tant qu'on fait un usage normal de la voiture, la batterie d'accumulateurs est toujours chargée et dans le meilleur état possible pour assurer l'allumage du moteur.

Or, l'allumage par batterie présente sur



Allumage par rupture du circuit primaire avec secondaire sur l'induit.

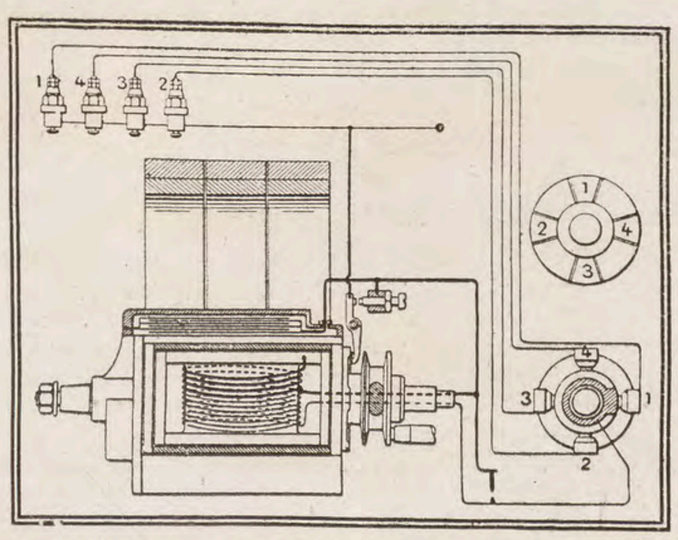
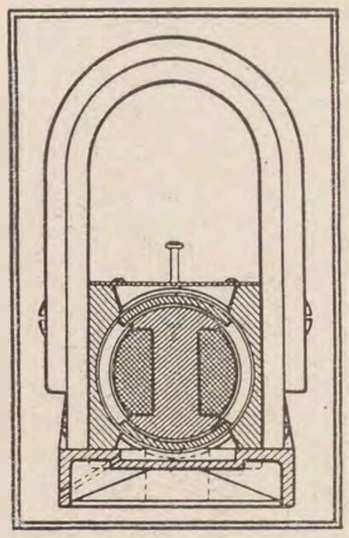


Schéma des connexions de la magnéto Bosch quatre cylindres. Type à volet.



Coupe transversale de la magnéto Bosch à volet.

l'allumage par magnéto un certain nombre d'avantages.

Pour fournir un courant suffisant pour l'allumage, une magnéto doit tourner à une vitesse d'au moins 100 à 150 tours à la minute ; donc, pour mettre en route un moteur à allumage par magnéto, il faut imprimer à son vilebrequin un mouvement assez rapide.

Avec une batterie d'accumulateurs, au contraire, l'étincelle qui éclate aux bougies est aussi nourrie que la vitesse du moteur, soit seulement de quelques tours à la minute ou bien que celui-ci tourne à plus de 2.000 tours. Pour les gros moteurs donc, il y aura un avantage évident à employer une batterie d'allumage : ils démarreront avec une très grande facilité.

Au point de vue constructif d'ailleurs, on pourra réaliser une économie assez sensible en supprimant la magnéto : cet appareil a atteint à l'heure actuelle des prix très élevés ; il y a donc intérêt à s'en passer si c'est possible.

L'économie réalisée en utilisant une batterie d'accumulateurs pour l'allumage n'est d'ailleurs pas équivalente au prix total de la magnéto : il faut prévoir, en effet, un interrupteur de courant primaire, un transformateur et un distributeur de courant secondaire.

Interrupteur de primaire et distributeur de secondaire sont en général montés sur le même arbre ou sur deux arbres placés dans le prolongement l'un de l'autre : les organes de commande de mouvement sont donc les mêmes, que le moteur comporte une magnéto ou non.

Cependant, dans certains systèmes, interrupteur et distributeur sont montés sur la dynamo : d'où simplification de l'aspect général du moteur.

On a fait une grave objection à la suppression de la magnéto, objection à laquelle aucune réponse favorable n'a pu encore être faite.

Un certain nombre de propriétaires de voitures automobiles ne se servent pas de leur véhicule pendant l'hiver et le remisent au garage pendant une durée qui peut aller jusqu'à quatre ou cinq mois. Si l'allumage est assuré par une magnéto, aucune difficulté lorsqu'on veut se servir de nouveau de la voiture. Avec une batterie d'accumulateurs, au contraire, on court le risque de trouver vide la source d'énergie électrique : d'où impossibilité absolue de remettre le moteur en route.

Il est vrai qu'une batterie d'accumulateurs bien construite peut supporter sans se vider complètement un repos de plusieurs mois ; mais il faut prévoir que la batterie ne sera pas toujours à l'état de neuf et aussi qu'elle sera dans bien des cas assez mal entretenue. Le danger que nous signalons est donc très réel et c'est l'objection la plus grave qui existe à l'heure actuelle contre la généralisation de l'allumage par batterie.

Avance à l'allumage.

L'allumage de la totalité des gaz enfermés dans la chambre d'explosions à la fin de la compression n'est pas instantané ; il commence naturellement dans le voisinage des pointes de la bougie au moment où l'étincelle jaillit et la flamme se propage de proche en proche jusque dans les parties les plus éloignées de la culasse.

Le temps que met la flamme à se propager est presque le même, quelle que soit la vitesse de rotation du moteur : il s'ensuit donc que le moment où tous les gaz brûlent est d'autant plus retardé par rapport au moment où l'étincelle se produit que le moteur tourne plus vite.

Pour que la combustion ait lieu dans toute la masse au moment où le piston arrive au point mort haut, il est nécessaire de provoquer la production de l'étincelle à la bougie avant la fin de la course de compression.

Le décalage du moment précis où se produit l'étincelle par rapport à l'arrivée du piston au point mort haut constitue l'avance à l'allumage. D'après ce que nous venons de dire, il est facile de voir que cette avance doit être d'autant plus considérable que le moteur tourne plus vite.

Si le cylindre est petit et si la chambre de compression a une forme compacte, on peut à la rigueur caler une fois pour toutes la magnéto par rapport au moteur, de façon que l'allumage se produise toujours au même point. Les partisans de ce système prétendent que la chaleur de l'étincelle étant d'autant plus grande quand la magnéto tourne plus vite, une certaine compensation s'établit et que l'allumage est plus rapide quand le moteur tourne plus vite.

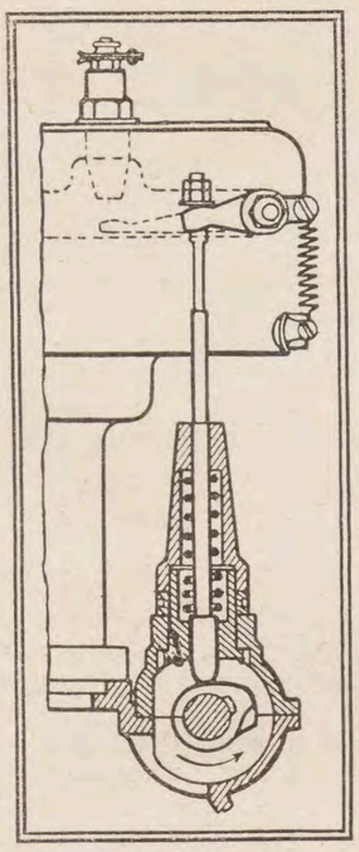
Il ne faut voir dans cette explication qu'une mauvaise excuse : il est incontestable que l'avance à l'allumage est nécessaire et, si l'on s'en passe, c'est à peu près uniquement pour diminuer le prix de revient du moteur.

L'avance à l'allumage se produit généralement par le décalage des cames de rupture de la magnéto par rapport au dispositif de rupture porté par l'induit. Ce décalage peut être commandé par une manette mise à la disposition du conducteur ou par un appareil automatique basé sur l'utilisation de la force centrifuge.

L'avance à l'allumage automatique assez décriée à ses débuts est de plus en plus employée maintenant ; elle présente, en effet, des avantages très appréciables.

Le principal de ces avantages, c'est qu'elle rend impossible toute fausse manœuvre de la part d'un conducteur peu exercé ; en outre, elle dispense le conducteur d'avoir à manipuler à chaque instant sa manette d'avance.

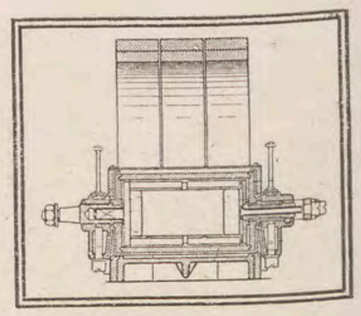
On reproche parfois au moteur à avance automatique une certaine mollesse dans les reprises. Un dispositif automatique présente, en effet, une certaine inertie et le moteur, au moment d'une reprise, fonctionnerait avec un certain retard à l'allumage ou plutôt avec une avance insuffisante. Un calage convenable de la magnéto supprime cet inconvénient ; mais certains constructeurs de voitures extrêmement soignées ont voulu échapper complètement à ce reproche et emploient des magnétos à avance automatique possédant, en plus, une avance commandée. Celle-ci peut être considérée en somme comme un simple correcteur dont on n'a pas dans les circonstances courantes de la conduite en ville, par exemple, à se servir.



Ancien allumage Peugeot. par rupteurs.

Allumage jumelé.

Pour enflammer aussi rapidement que possible la masse des gaz enfermés dans la culasse des cylindres, on peut disposer dans celui-ci plus d'une bougie : par exemple, on pourra placer deux bougies, une de chaque côté de la chambre de compression. On a alors ce qu'on a appelé l'allumage jumelé. La maison Chenard et Walker a été la première à employer l'allumage jumelé sur ses moteurs de série. Elle a estimé que la rapidité de l'inflammation de la masse gazeuse est suffisante dans ce cas pour que le calage de la magnéto puisse être maintenu fixe, quelle que soit la vitesse du moteur.



Coupe longitudinale de la magnéto Bosch à volet.

Dans les moteurs d'aviation et dans les moteurs d'automobiles dont on cherche à obtenir le maximum de puissance, on emploie toujours l'allumage jumelé tout en laissant d'ailleurs l'avance à l'allumage variable ; dans certains moteurs de course même (Mercédès de Lyon) on dispose 3 ou même 4 bougies par cylindre.

L'allumage jumelé peut comporter l'emploi d'autant de magnétos qu'il y a de bougies par cylindre : c'est la solution adoptée sur les moteurs d'aviation. Mais on peut également alimenter les deux séries de bougies au moyen d'une seule magnéto d'un type spécial comportant sur son induit deux enroulements secondaires. Ces magnétos ont deux distributeurs complètement distincts.

Bougies.

Avant de terminer le chapitre traitant de l'allumage, il paraît indispensable de dire un mot des bougies.

Les bougies étaient autrefois une des bêtes noires du chauffeur : l'isolement de l'électrode centrale était souvent très précaire, des courts-circuits se produisaient entre cette électrode et la monture, ou bien de l'huile brûlée venait se déposer sur l'isolant et créait également un court-circuit. Peu à peu la construction des bougies s'est perfectionnée et sur les moteurs courants d'automobiles, les bougies que l'on trouve dans le commerce donnent toute satisfaction.

Il n'en est pas de même avec des moteurs à très haute compression, comme les moteurs de course ou les moteurs d'aviation : on est obligé d'employer sur ces moteurs des bougies spéciales pourvues d'un dispositif de refroidissement et dont les joints doivent être particulièrement soignés pour résister aux hautes pressions qui se produisent au moment de l'explosion.

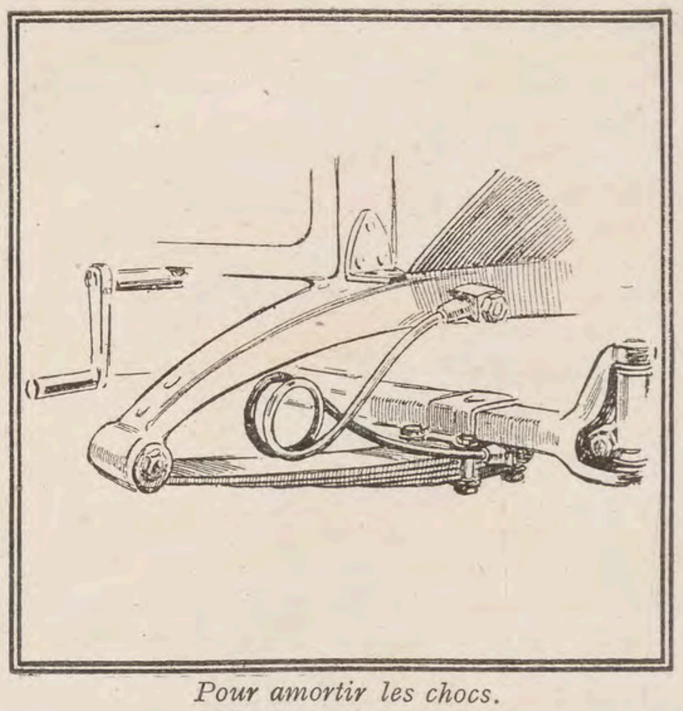
Ce genre de bougie est connu sous le nom de bougie type aviation et est très répandu actuellement chez tous les marchands d'accessoires.

HENRI PETIT

NOUVEAUTÉS

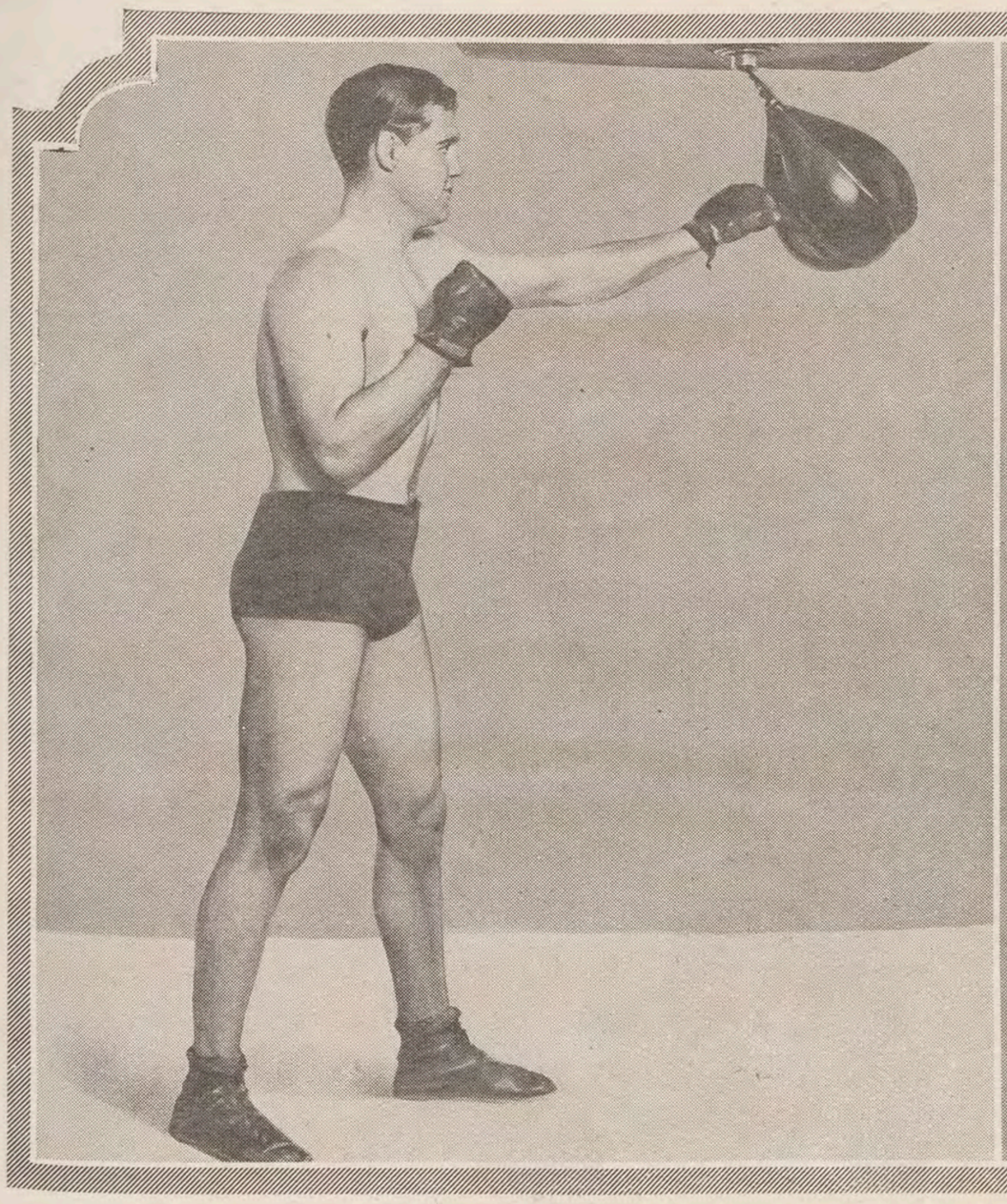
UN DISPOSITIF ANTI-CHOCS

Sur la voiture Moller, un ressort en fil d'acier est placé entre le châssis et l'essieu pour prévenir



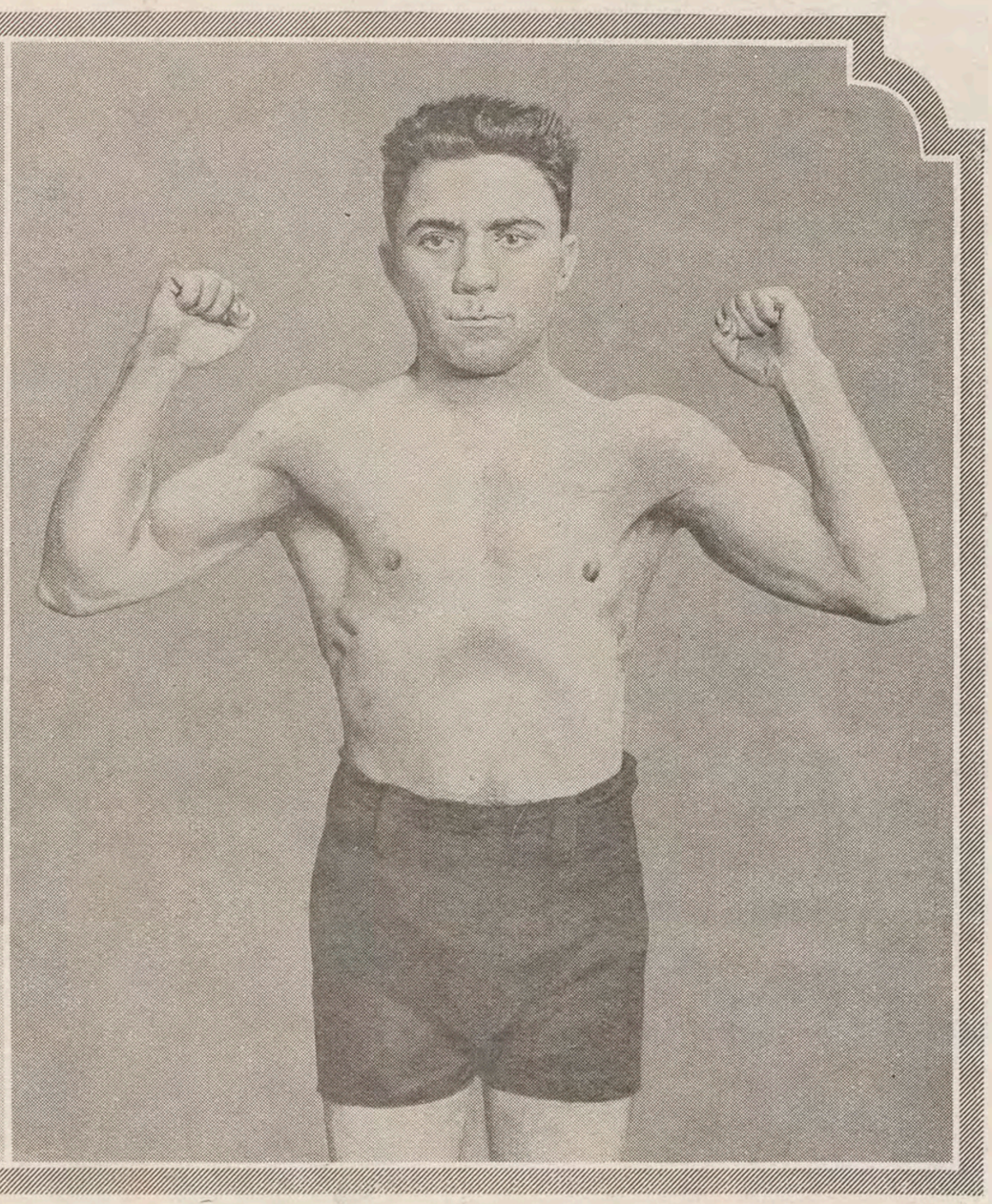
Pour amortir les chocs.

les talonnements. Ce ressort ne fait guère que doubler le ressort à lames, comme on s'en rendra compte d'après le cliché que nous reproduisons.



BILL BRENNAN

Bill Brennan, poids lourd américain de second ordre, battu par Jack Dempsey au 12e round d'un combat où le champion fut le chevalier de la triste figure. Aussi, le match avec Carpentier aura-t-il lieu !



PETE HERMAN

Ancien champion du monde des poids coqs, vainqueur du champion du monde des poids mouches Jimmy Wilde, le 31 janvier, à Londres. Il réussit à le battre, en le forçant à abandonner au 17e round.

ATHLÉTISME

LE MARASME DE LA BOXE

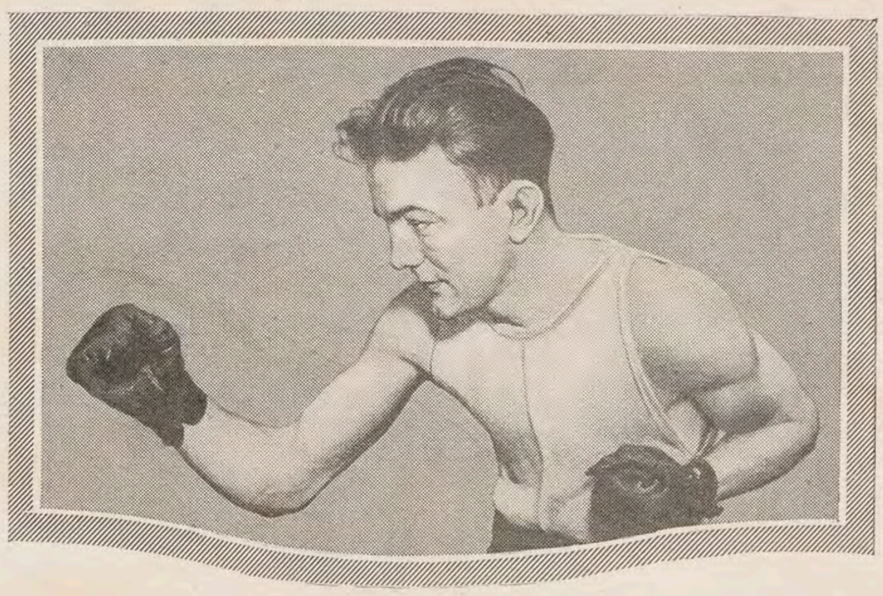
LA BOXE SE MEURT EN FRANCE, FAUTE D'INITIATIVES HARDIES. — L'EXODE DE NOS MEILLEURS CHAMPIONS EMPÊCHE LE PUGILISME DE PROGRESSER

La France, au point de vue du pugilisme, est dans le marasme. Qu'est devenu Paris, capitale du noble art ? Où sont les Théodore Vienne d'antan qui savaient attirer et satisfaire la foule ? L'enthousiasme pour le sport était pourtant moindre qu'aujourd'hui. Ce qui prouve qu'à l'heure actuelle, les salles les plus grandes ne désempliraient pas, si les programmes en valaient la peine. Des organisateurs entreprenants auront-ils, un jour, l'idée si logique, si normale, de revenir à la seule notion normale : en donner au public pour son argent.

Avant la guerre, c'est à Paris que venaient les plus remarquables pugilistes. Ils dédaignaient l'Angleterre. Maintenant, non seulement les Américains préfèrent se rendre à Londres, mais les champions français ne trouvent pas ici de quoi gagner leur vie. Ils sont obligés d'aller en Amérique ou en Australie pour vivre de leur métier. Nous ne sommes plus admis à vibrer que par la lecture des journaux ou au cinéma. Le bazar n'a pas tué et ne tuera jamais les grands magasins. Nos rings sont moins que des bazars, ce sont à peine des soldes. Lorsque par hasard un boxeur de classe se présente en public, il est opposé à un athlète quelconque. Nul n'est dupe de l'issue de la rencontre, mais une publicité de huit et dix jours annonce à grand renfort de colonnes que le match sera le plus beau de l'année. Le lendemain de la « colossale » soirée, vous cherchez le résultat de l'événement dans le même journal qui l'avait si élogieusement recommandé aux amateurs de fortes émotions : dix lignes suffisent pour vous indiquer que réellement il était inutile de se déranger pour si piètre solennité.

C'est à peine si, en choisissant les plus remarquables matches disputés pendant une saison, nous arriverions à établir un programme digne d'un samedi du Wonderland avant la guerre.

Tristement, tous les fervents de la boxe assistent en ce moment à son agonie en France. Où est le mécène qui nous sortira de l'ornière ? Mécène relatif d'ailleurs, car j'ai la conviction que du jour où des réunions passionnantes seraient pré-



JOE LYNCH

Champion du monde des poids coqs par sa victoire sur Pete Herman. Joe Lynch a battu notre champion Charles Ledoux aux points, mais de l'avis des journaux le match était nul.

MAXIMUS DEMPSEY et MINIMUS P. HERMAN

Deux champions du monde s'entraînant ensemble : Jack Dempsey avant sa pénible rencontre ave Bill Brennan, P. Herman avant sa défaite par Joe Lynch. Depuis Pete Herman est venu en Angleterre mettre hors de combat le champion du monde poids mouche Jimmy Wilde. Il avait un avantage de plus de 5 kilogrammes.

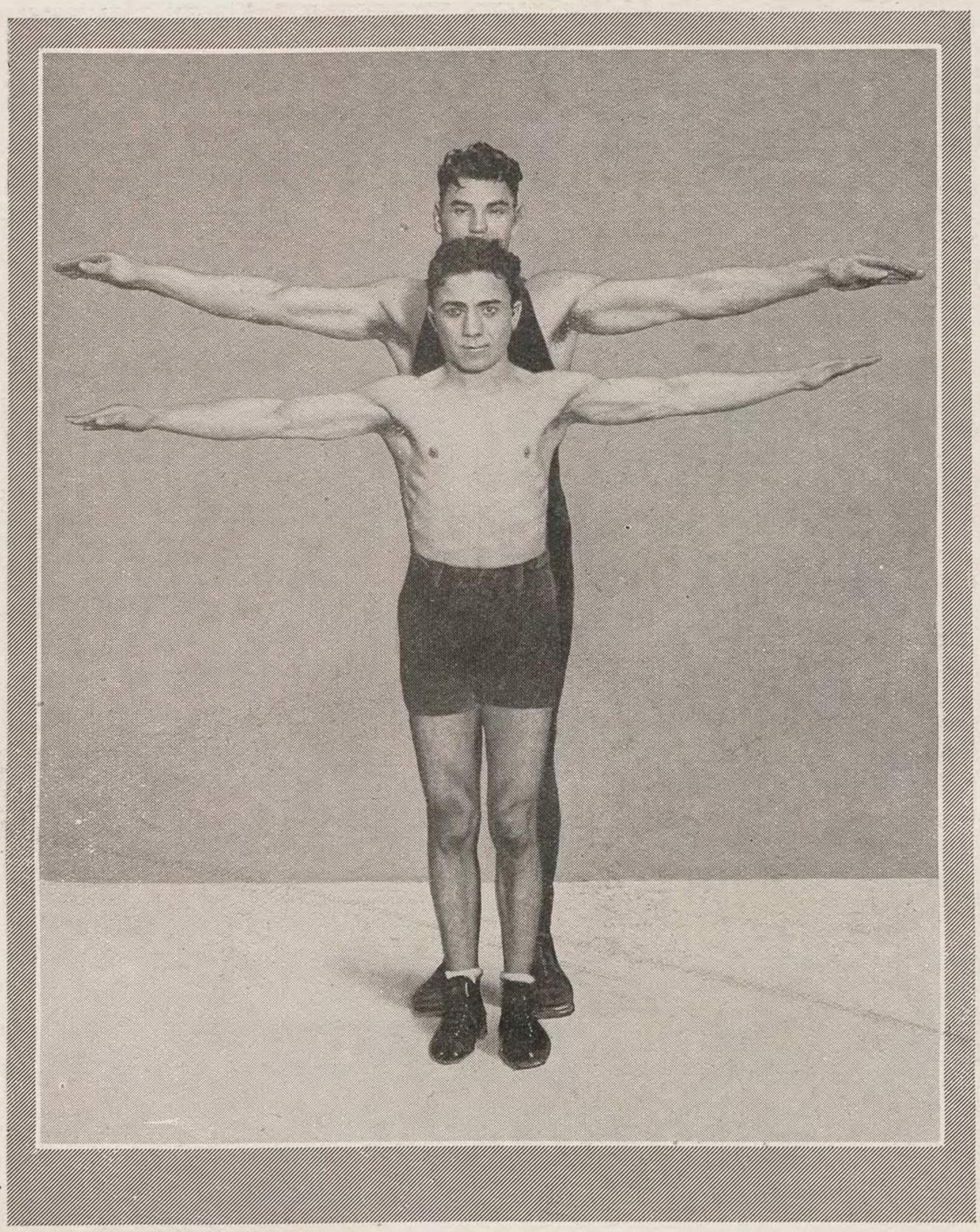
sentées, on refuserait du monde aux entrées. Deux ou trois soirées seraient peut-être nécessaires pour obtenir ce résultat. Dame, chat échaudé...

Je sais qu'il est actuellement très difficile de réagir et que la faute n'incombe pas seulement aux organisateurs. Les taxes léonines imposées, la livre sterling qui oscille entre 45 et 50 francs, le dollar qui s'élève à 13 et 15 francs rendent presque impossible, à qui ne possède pas une fortune solide, la mise sur pied de rencontres internationales dignes de nous. L'initiative — malheureusement privée — de M. Henry Decoin, au Sporting-Club, les efforts très louables de M. C.W. Herring, au Cirque de Paris, sont manifestations de sportsmen de bonne volonté. A l'impossible, ils ne sont pas tenus. Même avec des soirées assez rares, ils n'arrivent pas toujours à contenter les dillettanti, faute d'unités de valeur. Les exigences des vedettes les empêchent d'opposer de vrais champions. Mais peut-on adresser un grief à ceux-ci ? Ils combattent deux ou trois fois dans leur saison et prétendent vivre de leur métier. Donnez-leur plus d'occasions de matcher et leurs prétentions diminueront sans doute.

N'est-il pas navrant de constater que les Carpentier, Ledoux, Criqui, Francis Charles doivent s'expatrier pour gagner de l'argent ? Que les Levinsky, Pete Herman, Moran viennent en Angleterre et que nous ne les verrons sans doute pas combattre dans un ring parisien ! Comment les jeunes peuvent-ils progresser, s'ils ne sont pas encouragés par l'exemple des vétérans ? Comment le public parviendra-t-il à s'éduquer en n'assistant qu'à des rencontres inégales ou à des variations sur le coup bas ? N'aurait-on pas enregistré le maximum avec les matches Carpentier-Frank Moran, Ledoux-Jimmy Wilde ou Pete Herman au Palais des Sports ? Pourquoi n'avoir pas essayé ? La politique des bras croisés ne dure qu'un temps. Pour avoir voulu tuer la poule aux œufs d'or en conviant le public, l'an dernier, quatre et cinq fois par semaine, à des soirées décevantes, les organisateurs ont dû se retirer. Ceux qui ont persévéré sont obligés de subir les rigueurs d'un public méfiant. Mais qu'on offre à celui-ci des réunions dignes d'intérêt et vous le verrez revenir avec joie. Il aime toujours la boxe, c'est la parodie qui le rebute ! Après les mercantis du muscle, revenons aux impresarii sérieux. Encourageons les Herring et les Decoin lorsqu'ils nous convient à des soirées intéressantes, et les bénéfices leur permettront de faire de mieux en mieux, j'en suis persuadé. Que les pugilistes comprennent que leur intérêt est de boxer et qu'ils se montrent moins exigeants, qu'ils considèrent que plus ils seront accommodants pour les bourses, plus la foule se pressera et plus ils signeront de contrats. Qu'ils comprennent qu'il est meilleur pour eux d'être les collaborateurs des organisateurs que les ennemis qui veulent la forte somme. Qu'ils ne fassent pas rendre gorge aux directeurs consciencieux. Qu'ils se contentent d'un pourcentage normal sur la recette. Ils y trouveront vite leur avantage. Ou bien qu'ils se solidarisent — mais est-ce possible ? — et qu'ils soient eux-mêmes les dirigeants d'une Société qui prendrait en mains l'organisation de grandes réunions.

L'heure est grave. Alors que le cyclisme fait, avec des programmes de second ordre, 60.000 francs le dimanche, alors que tous les sports connaissent une faveur qu'ils ignoraient avant la guerre, la boxe seule végète. Si ses spectacles en valaient la peine, elle jouirait de la même prospérité. Jadis, à Paris, on a atteint jusqu'à 120.000 francs de recette, maintenant on obtiendrait régulièrement ce chiffre, à condition toutefois que le public n'ait pas à regretter l'argent dépensé. A chacun selon ses œuvres : que cette doctrine économique serve de ligne de conduite à ceux qui seraient tentés de sauver le lamentable pugilisme français.

A Londres, les organisateurs ont mieux conscience de leurs devoirs. Le 13 janvier, au cours de la même réunion étaient inscrits les matches Jimmy Wilde, champion du monde des poids mouches, contre Pete Herman, ancien champion du monde



DEUX ENVERGURES ANORMALES

Nous avons publié, dans notre dernier numéro, un article de Jack Dempsey où le champion des poids lourds s'estime très flatté de son envergure anormale. Nous le représentons ici, avec, devant lui, l'ex-champion du monde des poids coqs Herman qui, on en conviendra, n'a pas à se plaindre lui non plus de son envergure.

des poids coqs et Battling Levinsky, ancien champion du monde des poids mi-lourds contre Bombardier Wells, ancien champion d'Angleterre des poids lourds. Je sais bien que ce dernier combat ne se déroula point, par suite d'un accident dont Levinsky fut victime, mais il était prévu. A voir semblable programme, nous croyons rêver. Que nous donne-t-on à nous ? Des « panes » par des « pannes » bien chères dans des « circenses » bien monotones !

Ces considérations, peu gaies, ne doivent pas nous empêcher de rappeler le résultat de la réunion londonnienne. La merveille britannique, Jimmy Wilde, dut abandonner au 17e round devant celui que Joe Lynch vient de vaincre pour le titre. Il est vrai que l'Américain avait un avantage de plus de cinq kilogrammes qui, sur 20 rounds, devait s'imposer plus ou moins rapidement. Le match était trop long. Il ne nous reste qu'à attendre les résultats des combats Ledoux-Jimmy Wilde et Ledoux-Pete Herman qui, naturellement, seront offerts aux Anglais. Ces rencontres, en 20 reprises, nous prouveront sans aucun doute que notre remarquable machine à battre est toujours digne de notre admiration, malgré les verdicts bizarres de quelques arbitres américains.

Jacques MORTANE.

OUI, LA LUTTE PEUT REVIVRE

LE CHAMPION DU MONDE DE LUTTE GRÉCO-ROMAINE ET DE CATCH AS CATCH CAN, CONSTANT LE MARIN, NOUS EXPLIQUE COMMENT LA LUTTE, TUÉE EN FRANCE PAR DES MERCANTIS, PEUT CONNAITRE UNE NOUVELLE ÈRE DE SUCCÈS

Le Belge Constant le Marin, qui vient de rentrer en France après une tournée triomphale en Amérique, a bien voulu nous donner l'article suivant. La *Vie au Grand Air* qui est légitimement fière d'avoir dévoilé, *avec pièces à l'appui,* les truquages de la lutte, n'ignore pas les beautés de ce sport, lorsqu'il est pratiqué honnêtement. Aussi n'hésitera-t-elle jamais à l'encourager à condition que les rencontres soient sincères, comme Constant le Marin sait les faire. Le champion a remporté, le 19 novembre dernier, à Buenos-Aires, la Ceinture d'Or, battant après quatre jours de lutte loyale, l'Espagnol Ochoa. Constant pesait 105 kilogrammes, Ochoa, 130. Le troisième du tournoi était Fournier devant Vervet, El Secondo, etc.

Constant le Marin n'est pas seulement un champion du temps de paix. Dès le début de la guerre, il s'engagea dans les rangs de l'armée belge. Il fut d'abord automobiliste-mitrailleur, attaché à la défense d'Anvers. Son héroïsme le fit choisir comme porte-drapeau du corps des autos-canons mitrailleurs de l'armée du roi Albert. Puis il alla sur le front russe où il se couvrit de gloire. Six fois blessé, il obtint neuf citations et cinq décorations. Il reçut les plus hautes récompenses qu'un sous-officier peut espérer. Considéré comme un épouvantail par les Autrichiens, sa tête avait été mise à prix. Il reçut, à la suite d'un haut fait, un télégramme de félicitations du tsar.

Voici le texte de sa dernière citation : « Sous-officier très brave et très courageux, animé d'un très grand esprit de sacrifice et d'un réel mépris du danger. Chef d'une voiture blindée, depuis le début de la campagne, a toujours été un exemple pour ses sous-ordres. A été très sérieusement blessé en accomplissant une mission et, au prix de souffrances inouïes, est parvenu à rejoindre nos lignes. » Constant le Marin refusa d'être amputé au-dessus de la cuisse malgré les menaces de gangrène. Il subit un long martyre : il dut être opéré quatre fois, dont une fois pendant quatre heures et demie. Grâce aux soins éclairés du docteur Sauvé et du masseur Raoul Coste, il put garder sa jambe et sortir de l'hôpital après cinq mois de souffrances, n'ayant d'autre trace qu'une

LES COUPS DE LUTTE LIBRE

Le champion de lutte gréco-romaine et de catch as catch can, le Belge Constant le Marin, a bien voulu poser, pour la *Vie au Grand Air*, avec le lutteur roumain Sonda, toute une série de photographies donnant les plus importantes prises de lutte libre. — 1. Entrée en lutte. — 2. Enfourchement debout. — 3. Collier de force soulevé. — 4. Bascule accompagnée d'une double prise de manchettes. — 5. Passement de jambe. — 6. Ceinture avant

profonde cicatrice à la cuisse. La balle qui l'avait atteinte était explosive, de même que celle qui lui traversa le corps d'une épaule à l'autre et les trois qui lui labourèrent un bras.

Nous sommes heureux de publier l'article de Constant le Marin et la remarquable série de clichés qu'il a bien voulu poser spécialement pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, avec son élève, le Roumain Sonda, étudiant en Médecine, qui a quitté le scalpel pour la lutte. — J. M.

La lutte avait connu une trop belle époque de gloire en France. Elle aurait joui toujours de la même faveur, si des êtres peu consciencieux n'avaient pas jeté le discrédit sur elle, insistant jusqu'à ce que mort s'ensuive. Les tournois, tels qu'ils étaient organisés, ne pouvaient que conduire à l'abîme le magnifique sport. En gréco-romaine, il fallait faire du spectacle. En catch as catch can, il fallait éviter les brutalités réelles, car les brutalités apparentes étaient au contraire recommandées ! On voyait des lutteurs notoirement inférieurs triompher d'hommes de classe, des athlètes de 90 kilogrammes jongler avec des mastodontes de 130... jusqu'au jour où la *Vie au Grand Air* eut le courage de lever les masques en publiant la photographie d'une lettre fameuse qui prouvait le chiqué.

C'était au moment où un championnat du monde, bien entendu, se déroulait au Nouveau-Cirque. Moi, je n'avais pas voulu y prendre part, car je défends toujours ma chance et je m'étais contenté de me faire engager à l'Olympia où je défiais tout venant et, particulièrement, les as du championnat ! Un seul reproche me fut adressé : je triomphais trop vite de tous mes adversaires, et le public trouvait qu'il n'en avait pas pour son argent. Peut-être est-ce cette mentalité qui amena l'introduction du frelaté dans un sport admirable, lorsque les hommes se donnent avec toute leur force, toute leur puissance et leur volonté de vaincre.

Je prétends que la France pourrait apprécier à nouveau les vraies beautés de la lutte si on organisait un championnat d'où seraient bannis tous les truquages jusqu'alors admis. Je reviens d'Amérique où, entre autres succès,

(*Clichés Studio-Femina.*)

CONSTANT LE MARIN ET SONDA

avec parade. — 7. Ceinture à rebours. — 8. Passement de jambe suivi d'un demi Nelson. — 9. Ciseau. — 10. *Two hole*, la plus terrible prise de catch as catch can. C'est le retournement de pied, interdit à Chicago à cause des luxations de la cheville. — 11. Tour de tête. — 12. Enfourchement. — 13. Double prise de tête. — 14. Écrasement de pont. — 15. Ecrasement de la tête. C'est la célèbre prise du redoutable *Strangler* Lewis.

j'ai gagné la Ceinture d'Or, à Buenos-Aires. Il faut finir trois fois premier dans cette épreuve annuelle pour obtenir le trophée d'une valeur de 10.000 francs. J'espère bien, dans deux ans, le rapporter de là-bas. Le tournoi fut on ne peut plus régulier. Chaque homme défendait sa chance avec opiniâtreté et même, entre lutteurs, il n'y eut pas la plus petite combinaison. Le public s'en rendit bien compte, je vous l'affirme, et le succès fut triomphal. Il me fallut, dans la finale, lutter quatre soirées contre Ochoa avant de le vaincre. Et ce n'était pas pour faire durer le plaisir !

En Amérique, la lutte passionne plus encore que la boxe, et les champions gagnent de véritables fortunes. Ils défendent leur titre avec acharnement et non pas en payant les adversaires pour acheter leurs épaules. C'est le catch as catch can qui prime, beaucoup plus dangereux et redoutable que le coup de poing du pugiliste. Les prises qui arrachent des cris de souffrance, les doigts cassés, les vertèbres soumises à un dangereux massage, les os qui craquent, les rentrées qui enfoncent le thorax et la fameuse attaque de « Strangler » Lewis qui faillit coûter la vue à Zbysko, sont des actes courants. Je suis sûr, qu'en France, le catch, tel qu'il se pratique là-bas, serait absolument interdit, parce que trop brutal. Ceux qui doutent du courage des lutteurs n'auraient qu'à assister à l'une de ces rencontres pour avoir une haute opinion de la ténacité qu'exige ce sport où, malgré la souffrance, malgré la crainte de se voir estropier, l'athlète reste là, stoïquement, ne cherchant que la parade ou la riposte.

Ne croyez pas que j'exagère, demandez aux boxeurs qui ont assisté, en Amérique, à des rencontres ce qu'ils pensent de la lutte. Ils sont unanimes à reconnaître que leur sport est beaucoup moins cruel que le catch. Certes on pourrait apporter des modifications aux prises admises. Il est des États d'ailleurs où quelques-unes sont interdites. Mais, même en édulcorant ce sport, on arriverait à enthousiasmer les foules, tout en conservant l'intérêt de la lutte, sans risquer les accidents trop sanglants, trop cruels, quisont relativement très fréquents.

La Vie au Grand Air

Le catch as catch can est l'école du courage et de l'énergie. Nul ne peut s'en faire une idée lorsqu'il ne l'a pas vu pratiquer aux Etats-Unis. Et il ne faut pas croire que, sous prétexte qu'on est un champion de gréco-romaine, on peut arriver à briller dans le catch. C'est tout un apprentissage à faire et surtout une éducation des réflexes.

Dans la gréco-romaine, il est des moments de répit. Les hommes se reposent sur une prise. Ils semblent peiner alors qu'en réalité ils reprennent haleine. Il n'en est pas de même dans le catch as catch can. Là, durant toute la rencontre, les deux hommes travaillent, recourant à tous leurs moyens physiques et moraux. Ils épient la moindre erreur, le geste en apparence insignifiant qui leur permettra la riposte immédiate, changeant en avantage ce qui semblait la manœuvre annonçant la défaite. Il faut faire attention à tout.

Est-on saisi cruellement ? Il faut cacher la douleur, faire comme le jeune Spartiate qui se laissait ronger le ventre par un renard.

Aussi les champions de catch as catch can jouissent-ils en Amérique d'une réputation plus fameuse encore que celle des boxeurs. Ils sont célébrés comme de véritables demi-dieux. Je vous assure que cette gloire n'est pas usurpée, quand on étudie de près l'entraînement, le travail et les risques du métier. Les athlètes gagnent des bourses supérieures à celles des pugilistes en renom. Frank Gotch, qui fut pendant plusieurs années le champion incontesté, recueillit une fortune de plusieurs millions. Quoique cet exemple soit encourageant, je doute qu'il y ait beaucoup de jeunes gens ayant la force de caractère suffisante pour marcher sur de telles traces.

Pourtant, en France, si on faisait connaître les mystères de ce sport national américain, je suis certain qu'on trouverait de nombreux adeptes qui, avec la faculté de nos hommes de s'assimiler les principes et les ruses de tout exercice physique, n'hésiteraient pas à se lancer dans une lutte où ils parviendraient rapidement à rivaliser avec les spécialistes.

CONSTANT LE MARIN SOLDAT

Le champion belge de lutte, Constant le Marin, fut un grand héros de la guerre et se couvrit de gloire sur le front belge, puis sur le front russe.

La France, patrie de la vaillance, se passionnerait aux péripéties du catch, sport magnifique, où l'homme se donne complètement dans toute sa beauté. Mais là il ne s'agit plus de montrer dans le ring des phénomènes de graisse aux ventres débordants, aux bras adipeux. Ce sont des athlètes qui brillent et non des mastodontes. Il faut suivre un entraînement peut-être plus rigoureux encore que celui du boxeur. Pas de distractions, pas de plaisir, du travail sans cesse, de l'entraînement. Je vous assure que nous sommes loin des championnats qui attiraient pourtant la foule à Paris et où les engagés se rendaient comme un gratte-papier va à son bureau.

Et pourquoi ne l'acclimaterions-nous pas à Paris la lutte sincère où le meilleur serait sûr de gagner ? Pourquoi des organisateurs n'entreprendraient-ils pas de créer, avec le concours de journaux réputés pour leur loyauté, telle la *Vie au Grand Air*, une Ceinture d'Or comme à Buenos-Aires. Ce pourrait être le Championnat du Lutteur Complet.

Je verrais ainsi le règlement : deux manches et une belle s'il y a lieu. La première manche en lutte gréco-romaine, la seconde en catch as catch can. Celui des deux adversaires qui aurait remporté la victoire la plus rapide aurait le droit de choisir le genre de lutte qu'il préférerait pour disputer la belle, soit en gréco-romaine, soit en catch. Tout lutteur pourrait s'engager, mais, dès qu'une manœuvre frauduleuse serait observée, la disqualification serait immédiate...

Je souhaite que mon idée intéresse les sportsmen. Si oui, je réclame le nº 1 de la liste et je joins à mon engagement celui de mon jeune élève, un héros de la guerre, le Roumain Sonda, qui a vingt-trois ans et pèse 95 kilogrammes. C'est un nouvel Hackenschmidt et je pense en faire un as.

Je vais repartir en Amérique et j'espère revenir de là-bas pour montrer au public français que la guerre ne m'a pas trop abîmé et que la lutte sincère peut enthousiasmer même les plus blasés. CONSTANT LE MARIN.

La GYMNASTIQUE HARMONIQUE Source de BEAUTÉ

AVANT DE SONGER A SE CONSACRER AU SPORT, LA FEMME DOIT ENTRAINER SES MUSCLES. — LA GYMNASTIQUE HARMONIQUE LUI PERMETTRA D'Y PARVENIR ET D'ATTEINDRE LA GRACE ET LA SÉDUCTION

QUEL est le plus grand désir physique de toute jeune fille ?

Tout simplement celui, très naturel et très légitime, de devenir... une merveille de beauté, de grâce, j'ajouterai même de séduction ! En effet, quelle est la qualité qui, chez la femme, plaît le mieux à l'œil et charme ? C'est évidemment la beauté ! Et ce n'est pas, comme beaucoup le conçoivent, seulement la beauté du visage qui importe, mais encore l'harmonie et la finesse des formes, qui donnent à la silhouette tout entière une allure élégante de souplesse dans l'exécution de tous les mouvements ! La grâce est véritablement la conséquence de cette beauté plastique !

Qui donc prétendait que, pour être belle, il fallait souffrir ? S'il est chimérique d'espérer (à moins d'endurer les pires tortures) grandir ses yeux, raccourcir ou allonger son nez, transformer sa bouche, enfin modifier d'une façon quelconque les traits de son visage, il est toujours aisé, sans avoir à supporter aucune douleur, d'acquérir une amélioration dans le développement physique du corps ! Il faut se résoudre à vivre avec la physionomie dont la nature nous a fait don, alors qu'il faut vouloir atteindre cette beauté musculaire, qui justifiera cette appellation, si galante à notre égard, de « beau sexe ! » Et vous, Messieurs les critiques, malgré tous vos préjugés, vous serez obligés de vous rendre à l'évidence et d'avouer que le muscle ne nuit pas à la valeur esthétique du corps féminin.

D'ailleurs les exercices physiques sont aussi nécessaires à la santé qu'à la beauté, et c'est pourquoi, alors qu'il leur serait si facile de s'éviter tant de maux, les femmes ne devraient pas hésiter à les exécuter. Les jeunes filles sont moins à même de pratiquer les jeux sportifs ou athlétiques que les jeunes gens, et, cependant, il est encore plus important pour les femmes que pour les hommes de posséder un aspect séduisant ! La véritable beauté féminine ne peut être acquise et conservée que par des exercices physiques scientifiques. Or, c'est justement à quoi tend la gymnastique harmonique ou méthode de mouvement continu.

Parmi l'incohérence de tant d'appréciations différentes sur cette méthode, je ne me permettrai pas de porter un jugement, mais simplement une opinion personnelle.

Il m'a été donné plusieurs fois d'être présente aux évolutions classiques de l'école dirigée par Mme Irène Popard et je peux dire que j'ai été émerveillée des résultats obtenus ! Il est étonnant de voir la souplesse et la grâce que le corps humain peut acquérir par ces exercices réguliers, qui sont un ensemble de mouvements basés sur la gymnastique suédoise avec cette différence, qu'au lieu d'être raides et durs comme dans la méthode étrangère, ils s'arrondissent et s'adoucissent. Ce qui est recherché, — l'harmonie des formes et des lignes classiques, — ne peut être obtenu que par le complet développement des muscles et par l'exercice qui fait disparaître la graisse superflue !

En outre, cette méthode donne les avantages d'une santé robuste, d'une belle conformation, ainsi que la supériorité dans la vivacité, l'adresse et l'endurance ! Elle a donc un effet à la fois hygiénique, esthétique, économique et viril. Elle exerce la volonté et développe l'énergie ainsi que les qualités d'action elle donne la confiance en soi. Elle habitue à la résistance, en permettant de fournir, avec les différentes parties du corps, des efforts suffisants.

Cette force s'obtient grâce au développement atteint par les muscles et aussi à la puissance du système nerveux. C'est une méthode naturelle pour laquelle le corps est construit et organisé.

Avec elle, plus d'épaules tombantes, de colonnes déviées, d'étroitesse de taille, de bras chétifs, de jambes atrophiées. Elle rectifie, modifie les défauts de conformation.

Elle empêche l'amas des tissus adipeux, développe la poitrine, fortifie les muscles abdominaux, qui sont les premières manifestations de la santé et de la beauté.

Réellement scientifique, elle tient compte de l'état de l'individu et des relations entre les phénomènes mécaniques, physiques, physiologiques et moraux. Elle évite les gestes inutiles, en développant l'intelligence musculaire. Les gestes simples et naturels sont les marques véritables de la grâce.

Mme Irène Popard a bien voulu nous démontrer l'avantage hygiénique et sportif de sa méthode, ainsi que le jeu extraordinaire qu'elle donne aux muscles des jambes, du ventre et de la poitrine :

Il faut, par des exercices bien étudiés et bien combinés, arriver à développer les qualités physiques et morales nécessaires dans la vie, entretenir nos fonctions en bon état et faire recouvrer une partie des moyens perdus dans l'inaction et la sédentarité. Je cherche, en même temps que la souplesse, la *résistance à la fatigue*. La gymnastique harmonique, dont toutes les bases élémentaires

LA GYMNASTIQUE HARMONIQUE

Mme Irène Popard, élève du célèbre professeur Demeny, part de ce principe que la gymnastique harmonique fait travailler tous les muscles en intéressant les élèves et en atteignant un degré artistique rare. De gauche à droite, Mlles Germaine Simonnet, Marcelle de Rombies, Yvonne Chabert, Odette Courtiade, Marguerite Hénin.

sont les principes scientifiques de la méthode de mon regretté maître Demény, étudie les effets physiologiques et le mécanisme du mouvement.

L'Ecole française scientifique a rénové la gymnastique, qui, jusqu'à ce jour, apparaissait sous les formes de mouvements saccadés et arrêtés très incomplets. Actuellement, la gymnastique harmonique, par son mouvement continu, exécuté avec le maximum d'amplitude, entretient la vitalité parfaite des muscles en facilitant la circulation du sang et en augmentant les échanges nutritifs. Elle n'est pas brutale, évitant les chocs et utilisant sans déchets les efforts musculaires.

Je recherche pour mes élèves un perfectionnement complet sans spécialisation. Les habituant à une maîtrise d'elles-mêmes, variant méthodiquement la forme des mouvements, la gymnastique harmonique donne la souplesse, la grâce et la beauté. L'exercice intelligemment conduit remplace l'automatisme et amène le cerveau à commander au corps, unissant dans un accord parfait la pensée, la volonté et l'action. Il faut rendre cet enseignement attrayant, vivant et varié, en élargissant le champ de l'éducation physique et en l'amenant jusqu'au seuil de l'art. Il faut travailler son corps comme un musicien son instrument, et le résultat se manifeste bientôt par la beauté de la forme, le développement harmonieux, l'élégance, l'aisance de l'attitude, de la démarche et du geste. Ces qualités trouvent leur application dans toute espèce de travail. Dans les sports, elles sont les qualités mêmes de la virtuosité. Dans les professions manuelles, elles conduisent à l'adresse. Dans les professions artistiques, elles rendent le jeu plus facile, plus expressif, plus personnel. L'art découle de la science par un enseignement de la gymnastique pure.

Après deux ou trois années de cours, mes élèves seront aptes à pousser plus avant l'éducation du mouvement en abordant l'adaptation musicale.

A côté de cette partie strictement éducative et artistique, mon programme comprend également la rééducation dans les cas de paralysie et scoliose. De nombreux malades me sont adressés par les docteurs et j'ai le bonheur d'obtenir des résultats inespérés. Ainsi, ma monitrice, Mlle Odette Courtiade, fut prise par moi, il y a quatre ans, alors qu'elle avait une déviation de la colonne vertébrale: elle a maintenant un corps superbe.

Soyez assurée que je persévérerai dans la voie que je me suis tracée, celle de donner à la France des femmes belles, fortes et résistantes, grâce à une méthode bien française !

Irène Popard.

Il est bon ici de faire remarquer que ce n'est pas, comme certains le croient, une école de danse, mais une école, qui a pour but unique de développer la souplesse, la grâce, l'harmonie des jeunes filles. Néanmoins la méthode employée par Mme Irène Popart se compose de jolies figures de danses, et la musique adaptée à ces exercices donne aux leçons plus d'attrait pour l'élève, plus d'intérêt pour le professeur. Tout en étant un des plus utiles exercices, c'est un divertissement.

(*Clichés Studio Femina.*)

LA "DANSEUSE DE DELPHES"

Mme Irène Popard et sa monitrice, Mlle Courtiade, dans la "Danseuse de Delphes", de Debussy.

Et quelle belle, quelle parfaite harmonie résulte de cette pratique de la danse rythmique, étroitement unie à la gymnastique harmonique. C'est un art qui sert aux jeunes filles à exprimer tous les sentiments que la musique leur inspire, des plus gais aux plus tristes. La musique devient alors une chose vivante.

Mme Irène Popard dirige donc une jeune troupe qu'elle organise elle-même avec ses élèves, en formant un ensemble homogène, basé sur les solides principes de l'art et de l'esthétique.

Tout est établi dans une note harmonieuse du goût le plus délicat.

Dernièrement, j'eus le plaisir d'assister à une séance. La danse rythmique y fut appréciée comme il convient et, personnellement, je ne saurais exprimer combien m'a émue l'exquise interprétation de plusieurs œuvres musicales. Pour certaines, c'était un début, et, comme pour tout début, il y eut un peu de nervosité, voire même de « trac ». Cependant, les « Scènes d'Enfants », de Schumann, furent accueillies par tous avec la sympathie la plus marquée pour la délicate suite des jeunes interprètes.

Des ovations d'enthousiasme furent prodiguées particulièrement à la gracieuse et plaisante Mlle Odette Courtiade, qui traduisit avec une remarquable force d'expression la célèbre « Rêverie », de Schumann. Son agilité technique, jointe à son éloquente sensibilité, nous charma.

Le même accueil fut fait à Mlle Yvonne Chabert, d'une grâce enchanteresse. Elle exécuta avec une souple élégance. Par sa mimique, et ses mouvements, elle donna une valeur symbolique à la « Danse macabre », produisant ainsi une impression très profonde sur les spectateurs.

On sent que les leçons sont dirigées par

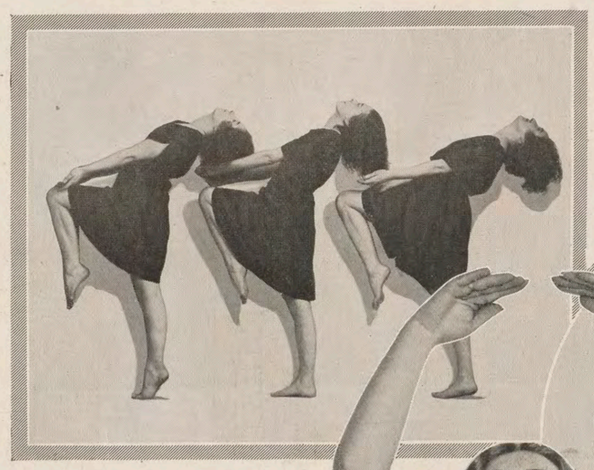
LA GYMNASTIQUE HARMONIQUE

JEUX D'ENFANTS
De gauche à droite : M^lles Carmen Nègre, Suzanne Boulet, Yvonne Chabert.

LA CORBEILLE DANS LES PAPILLONS DE SCHUMANN
M^lles Nitcha Dreyfus, Carmen Nègre, Suzanne Boulet, Yvonne Chabert, A. Sachs.

LA MÉTHODE POPARD

La gymnastique harmonique est une préparation au sport. C'est une méthode s'adressant tout aussi bien aux enfants qu'aux adultes et même aux vieillards. Développant la grâce, M^me Irène Popard réussit à combattre tous les vices de constitution et à faire des femmes solides et robustes.



VISION CHAMPÊTRE
De gauche à droite : M^lles Carmen Nègre, Suzanne Boulet, Yvonne Chabert.

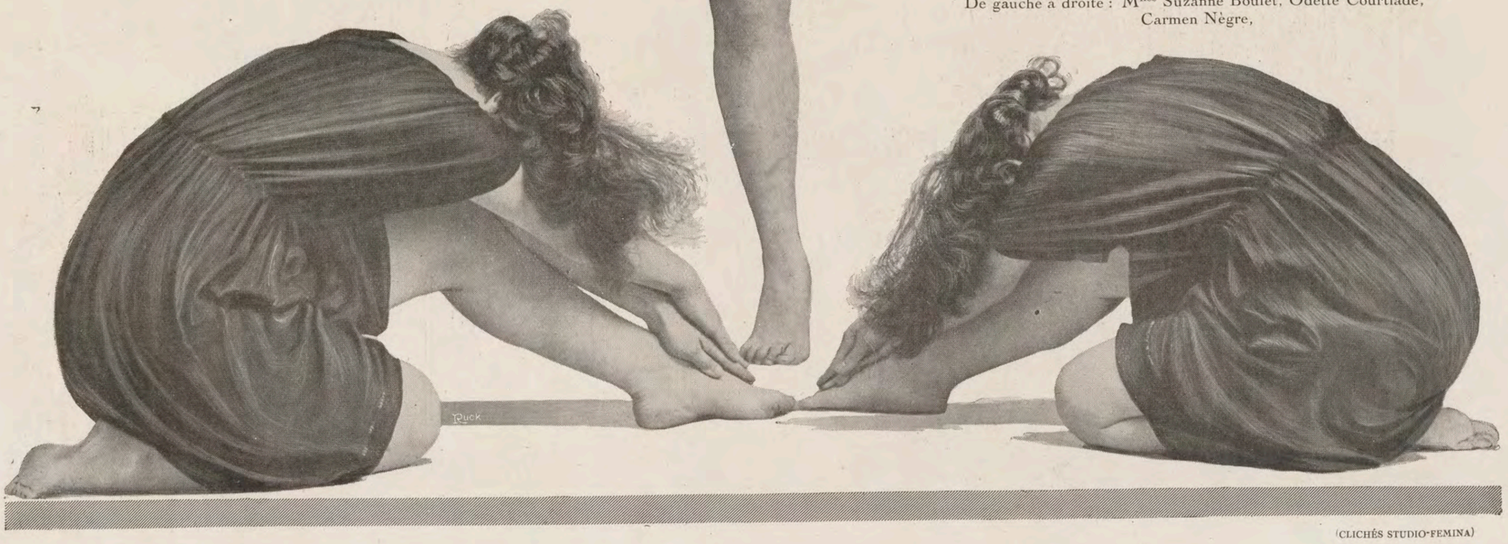
APRÈS LA RAFALE
De gauche à droite : M^lles Nitcha Dreyfus, Marguerite Henin, Antoinette Sachs. Au premier plan : M^lle Yvonne Chabert.

LA SANTÉ PAR LE CHARME

L'une des preuves les plus éclatantes de la médication extraordinaire que constitue la gymnastique harmonique est fournie par M^lle Odette Courtiade, la monitrice de M^me Irène Popard. Cette jeune fille, il y a quatre ans, souffrait d'une déviation de la colonne vertébrale. Notre cliché central la montre, au milieu, dans la "Rêverie de Schumann" et permet de se rendre compte des effets de la méthode qu'elle a suivie et dont elle est devenue une virtuose.

VALSE DE GRIEG
De gauche à droite : M^lles Yvonne Chabert, Suzanne Boulet.

L'ÉLÉVATION DANS LA RÊVERIE DE SCHUMANN
De gauche à droite : M^lles Suzanne Boulet, Odette Courtiade, Carmen Nègre,



(CLICHÉS STUDIO-FEMINA)

un esprit clair, et c'est à Mme Popard qu'en revient tout l'honneur. Son école a toujours été l'objet de ses plus chères sollicitudes. Elle s'intéresse aux plus petits détails, et son ambition est celle de diriger une des plus fortes écoles françaises.

Le double résultat qu'elle atteint rend hommage à son dévouement : celui d'améliorer la race française et celui de voir, chaque jour, s'augmenter le nombre de ses fidèles élèves.

Marguerite BREDEAUT.

LA MÉTHODE de L. DE NYS

LA RÉVÉLATION ATHLÉTIQUE DE L'ANNÉE, LE VAINQUEUR DE JOSEPH GUILLEMOT, LÉON DE NYS, QUI VIENT D'ACCOMPLIR UN TRIPLÉ MAGNIFIQUE, NOUS INITIE AUX SECRETS DE SON ENTRAINEMENT

SANS autre préambule, tout le succès d'un coureur à pied peut se résumer dans ces simples mots : la persévérance.

Il y a un an, lorsque le démon de la course à pied me tenta, je débutais dans un club de la périphérie, sans autre désir que celui d'obliger des camarades en manque d'équipiers.

Vainqueur du cross de l'*Intransigeant*, j'entrais au Racing-Club de France où je fis réellement mon apprentissage de coureur.

Ma méthode ? Elle est simple : de la culture physique, beaucoup de culture physique, surtout basée sur les mouvements respiratoires, une vie réglée quant au travail et au repos, une alimentation judicieuse et enfin un minimum de soucis quotidiens. Les difficultés de l'existence ne me permirent pas toujours de suivre exactement ce programme, mais le désir de vaincre contrebalança heureusement les écarts aux règles que je m'étais fixées.

Lors du dernier Prix Roosevelt (4.827 m. sur piste) je me préparais de la façon suivante : tous les matins, avant d'aller à mon travail, quinze minutes de culture physique et quinze minutes de marche, bien couvert, ensuite un tub froid. Comme alimentation, un jaune d'œuf dans une tasse de café. Cette préparation, six semaines avant l'épreuve. Pendant les quinze premiers jours, quatre séances nocturnes d'entraînement sur 3 kilomètres ; les deux semaines suivantes, séances égales mais sur 2 kilomètres seulement. La dernière quinzaine fut consacrée à perfectionner des sprints sur 800 et 1.000 mètres. Pour préciser, les séances de « training » avaient lieu les mardi et vendredi soir. Cette méthode me permit de vaincre J. Guillemot, mon estimé adversaire.

Pour le Cross Populaire de l'*Auto* (9 km. 500 terrain varié), j'accomplissais la distance entière trois semaines avant l'évent. Pour perfectionner ma vitesse, je parcourus 6 kilomètres à un train rapide avec quelques pointes de sprint. Pendant la dernière semaine, deux séances sur 5.000 mètres soigneusement repérés et démarrages secs tous les kilomètres. Cette préparation fut encore la bonne, puisque j'arrivai premier au Parc des Princes sur plus d'un millier de partants.

DE NYS, 1er DU CROSS POPULAIRE

Le 9 janvier, le Cross populaire de l'*Auto*, fut gagné par De Nys, en 30 minutes 30 secondes (9 kil. 350).

J'en viens enfin à la victoire qui m'est la plus agréable, puisque mon désir le plus cher était de figurer à la suite du palmarès de Lemonnier. Sachant que mon camarade Guillemot s'était préparé spécialement pour ajouter ce nouveau fleuron à sa couronne de champion, j'avais, de mon côté, soigné tout particulièrement mon entraînement pour tenter de lui ravir le titre qu'il avait conquis l'an dernier sur le parcours de Versailles à Paris, soit 12 km. 500 environ.

Ma préparation fut très courte, puisque le dimanche précédent j'avais disputé le Cross Populaire. J'apportais donc toute mon attention sur mes séances de culture physique et c'est vingt minutes tous les matins que j'accordais à cette importante partie de l'entraînement. Le samedi précédant le Derby de la route, je restais chez moi m'abstenant de travailler, accomplissant seulement une marche de 4 kilomètres, toujours bien recouvert d'un épais sweater. Un tub et au lit à 8 heures. Le lendemain, réveillé à 6 heures, c'est confiant plus que jamais que je fus au départ à Versailles.

Je ne veux pas rappeler ici de quelle façon je triomphais dans ce tout récent Prix Lemonnier, la *Vie au Grand Air* en prend soin par ailleurs.

En résumé, à tous les jeunes, aux débutants, aux futurs « As », je ne puis que donner un conseil : persévérez, en vous, en certains d'entre vous, est peut-être un champion.

J'ignorais moi-même ma valeur, seule, la persévérance en la pratique du sport que j'aime m'a permis d'acquérir la place que j'occupe actuellement.

Léon de NYS,
du Racing-Club de France.

ENCOURAGEONS LE CROSS-COUNTRY

LE CROSS-COUNTRY EST LE SPORT A LA PORTÉE DE TOUS : IL EST POPULAIRE, UTILITAIRE, HYGIÉNIQUE AU PREMIER CHEF — NOS HOMMES SONT CAPABLES DE VAINCRE LES ANGLAIS, ROIS DE LA SPÉCIALITÉ

L'APRÈS-GUERRE nous a procuré une époque d'enthousiasme sportif du plus heureux augure, et mon âme de vieux crossman s'emplit d'aise, à la vue des épreuves de vulgarisation qui se multiplient, arrivant à grouper plus de douze cents concurrents au départ.

Résultat merveilleux, surtout pour nous, les anciens du sport, qui avons connu, à nos débuts, les temps héroïques, où un cross réunissant cent partants était un triomphe. Que de chemin parcouru depuis et quel avenir plein de promesses, dont nous pouvons bien au surplus nous enorgueillir un peu, nous, « les fous » de la première heure, épithète que l'on nous prodiguait copieusement alors.

Folie hier, vérité aujourd'hui où les sports s'imposent ; nos enfants n'apprécient pas les privilèges sportifs qu'ils nous doivent, qu'importe, ou plutôt tant mieux, les hommes passent, les idées restent et cela seul nous intéresse.

Quoi, en effet, de plus noble et de plus beau que de préparer une génération plus vigoureuse et plus longtemps jeune, car c'est le propre du sport, sinon de faire vivre très vieux, ce qui au surplus n'est peut-être pas tellement souhaitable, mais du moins de permettre aux hommes de rester d'une façon plus durable physiquement jeunes, de passer cinquante et même soixante ans en restant alertes et robustes, aptes à l'effort ? Concevez-vous la réelle importance de ce but pour l'avenir d'une race et sa puissance, car c'est une génération active qui se trouve ainsi récupérée.

Si les hommes appréciaient ce philtre de jeunesse comme il convient, tous sacrifieraient au dieu Sport une parcelle de leur temps. Or, parmi tous les sports, quoi de plus sain, de plus facile à pratiquer, de moins coûteux que le cross-country, sport populaire, utilitaire, hygiénique par excellence ; moyen infaillible de désintoxiquer notre organisme, en éliminant les poisons, qu'y accumule la vie fiévreuse, trépidante et malsaine de nos grandes citées, de conserver à nos poumons leur fonctionnement normal, à nos muscles leur souplesse ; mais, pour apprécier dans l'âge mur le goût du sport et de l'effort, il est indispensable de l'avoir pratiqué étant jeune. Multiplions donc non seulement les épreuves de vulgarisation, mais aussi les épreuves internationales dont l'éclat frappe les masses et crée des adeptes, surtout parmi les jeunes, facilitons à ces néophytes leurs débuts en créant des écoles régionales de cross-country, dans le genre de celle créée à Clamart par quelques vieux Montrougiens désireux de ressusciter, grâce à leurs jeunes poussins, la vieille Société Athlétique de Montrouge de glorieuse mémoire, école où la fiche physiologique voisine avec les conseils pratiques inculqués aux débutants, et où les leçons de culture physique sont données en plein bois, au cours des séances d'entraînement, suivies avec soin et svec grand profit

LE DÉPART DU CROSS POPULAIRE

1.300 coureurs prirent part au Cross populaire de l'*Auto*, 1.006 terminèrent le parcours. Léon de Nys remporta une belle victoire, battant G. Heuet de 5 secondes. Vignaud était troisième. Le champion olympique Guillemot abandonnait après le huitième kilomètre.

L'avenir sportif de la France en cross-country est plein de promesses de victoire, les qualités de notre race, qui s'adapte merveilleusement à ce sport, doivent faire de nous, avec un peu de discipline, les premiers crossmen du monde. Notre glorieux Jean Bouin, notre as incontesté, nous en a le premier prouvé la possibilité en triomphant de nos rivaux anglais sur leur propre terrain ; plus récemment encore, Guillemot imita son exemple, d'autres encore suivront, jusqu'au jour prochain où une victoire d'équipe permettra à la France de ravir à l'Angleterre le trophée dont à juste titre elle est si fière.

Une longue expérience personnelle et quelques cross disputés très peu glorieusement, du reste, en Angleterre, me permettent d'affirmer que le plus souvent nos représentants furent battus, plus par la nature du terrain que par leurs concurrents anglais.

C'est qu'en effet il y a cross-country et cross-country, comme il y a chien et chien, et deux cross peuvent se ressembler à peu près comme un lévrier et un bull-dog. En ce qui me concerne, je me souviens, non sans amertume, d'un championnat d'Angleterre, disputé en 1904, à Wolwerhampton, où, pour la première fois, la France présentait une équipe qui subit un véritable désastre. Je me classais péniblement trente-troisième du classement général, bien que premier des Français ; et, bien franchement, pas un de nous n'était à sa place dans cette course ; mais habitués à trotter dans les bois de Saint-Cloud, Chaville ou Clamart, sur un sol très dur, et d'un profil très accidenté, nous n'existâmes pas un seul instant sur un parcours plat, comportant des terres labourées agrémentées de quelque quarante barrières constituant des obstacles de près de 2 mètres de hauteur, qu'il fallait escalader en force, exercice dont nous n'avions pas la moindre notion. J'avoue, au surplus, qu'il nous aurait été très difficile de nous entraîner sur un parcours semblable, n'ayant pas l'équivalent en France. Il n'empêche que le résultat brutal, qui seul compte en sport, fut que nous n'existâmes pas contre les Aldridge, les Pearce, les Horne qui terminèrent dans le lot de tête derrière le célèbre Shrubb, alors que, l'année suivante, je réussissais à battre ces mêmes hommes dans la Coupe de la *Vie au Grand Air*, disputée à la Marche, et dans la Coupe de l'Entente Cordiale, disputée à Enghien.

Il faut donc, afin d'éviter pareille mésaventure à nos représentants, obtenir une certaine similitude entre les championnats d'Angleterre qui peuvent être considérés comme des championnats du monde de cross-country, et nos championnats de France, en ce qui concerne la nature du terrain, son profil, le genre et la quantité des obstacles. Le projet actuel de la nouvelle Fédération française d'Athlétisme, de faire disputer notre cross national sur un hippodrome, nous rapproche de la conception anglaise et facilitera la tâche de nos coureurs.

Je ne saurais terminer cet article sans dire ma joie de vieux crossman, lorsque j'assiste à des épreuves comme celles de l'*Auto* ou de l'*Intransigeant*, où près de 2.000 jeunes gens s'élancent vers le but

LES ARRIVÉES AU PARC DES PRINCES

Le Cross populaire se disputait sur 9 kilomètres 350, empruntant les routes du Bois de Boulogne et aboutissant au Vélodrome du Parc des Princes. De Nys triompha de Guillemot qu'il obligea à abandonner, le battant comme dans le Roosevelt et le Lemonnier.

LE XVe LEMONNIER

LÉON DE NYS EN TÊTE

Le champion de 19 ans 1/2, Léon de Nys, triompha une fois de plus de Guillemot, dans le Lemonnier, le 16 janvier. Dans sa saison il a réussi à battre l'olympien sur piste, sur route et en cross.

EN HAUT DE PICARDIE

Les champions sont encore en tête : de gauche à droite, Duquesne (4e), Brossard (2e), de Nys (1er), Vignaud (5e) et Guillemot (9e) ; de Nys va bientôt commencer à donner son effort.

LE XVe LEMONNIER REVIENT A DE NYS

LE PRIX LEMONNIER, ÉPREUVE CLASSIQUE, OU NE TRIOMPHÈRENT JAMAIS QUE DE VRAIS CHAMPIONS, A ÉTÉ DISPUTÉ POUR LA 15e FOIS, LE 14 JANVIER, SUR LE PARCOURS VERSAILLES-CROIX-CATELAN. DE NYS TRIOMPHA.

BROSSARD, APRÈS SURESNE

En médaillon : Brossard (entouré des coureurs cyclistes H. Pélissier, à gauche, et Lacquehaye, à droite) finira 2e en 40 m. 40 s. 3/5, à 250 m. du 1er.

L'ARRIVÉE DE L. DE NYS

A droite, l'arrivée du vainqueur du Prix Lemonnier, Léon de Nys. Le temps du champion fut de 39 m. 51 s. 3/5 pour les 12 kilomètres 500.

qui représente tout à leurs yeux. C'est en renouvelant ces courses que nous arriverons à posséder un lot de crossmen invincibles. Il ne faut pas s'attendre à découvrir une révélation à chaque épreuve, mais celle d'un de Nys doit nous engager à persévérer.

Sans la création du cross de l'*Intransigeant*, de Nys serait peut-être encore un inconnu. Or, il vient de nous prouver successivement sur piste, sur route et à travers champs, qu'il était vraiment le meilleur coureur actuel. Il a l'étoffe d'un grand champion. Il a vaincu dans le Roosevelt et le Lemonnier, le lauréat olympique, Jean Guillemot. Dans les cross de l'*Auto*, de l'*Intransigeant* et le challenge Aycaguer, même lorsqu'il n'était pas dans un état de santé favorable, il a montré son indiscutable supériorité sur tous ses camarades. Il a fait preuve du plus rare éclectisme. Il n'a que 19 ans. Il travaille toute la journée de son métier et ne consacre que quelques instants à son entraînement, c'est dire que, s'il ne se surmène pas, il est appelé aux plus hautes destinées dans la course à pied. Et c'est là une réelle satisfaction pour un ancêtre tel que moi !

Gaston Ragueneau,
Championnat de France de cross-country,
1901-1902-1903-1904-1905-1906.

NEUF ANS APRÈS

LA FRANCE BAT L'ÉCOSSE EN RUGBY

1912 : LA DÉFAITE : 31 à 3.

Ce n'est pas une grande gloire pour moi de rappeler que je commandais en 1912 l'Equipe de France, quand elle joua son second match sur la pelouse d'Inverleight ; mais l'histoire doit s'écrire, même douloureuse.

En 1910, j'avais joué mon premier match entre nations sur cette même et si lointaine pelouse. Les Ecossais avaient marqué 27 points contre nous. En 1911, à Colombes, première victoire française ; aussi partions-nous à Edimbourg, en 1912, le cœur plein d'espoir. L'Equipe de France semblait bonne, et le capitaine avait toute confiance en ses camarades. Hélas ! il n'y eut qu'une seule équipe sur le terrain ce jour-là : l'Equipe d'Ecosse ; elle fournit une merveilleuse partie tant en avants qu'en trois-quarts. Les quinze Français ne surent pas faire bloc devant ce team si homogène : notre défense fut courageuse, mais individuelle ; on vit Burgun se couvrir de gloire par des exploits singuliers, mais nous ne sûmes pas combiner une défense effective. Les avants écossais eurent sans cesse le ballon en mêlée ; tantôt les avants le gardaient et partaient en de farouches dribblings, tantôt ils le talonnaient, et les lignes arrières écossaises, puissantes et rapides, accumulaient des essais classiques, sans faire preuve au reste d'une grande diversité dans l'attaque. Communeau sauvait l'honneur en marquant un bel essai pour nous.

En revenant en ville dans le « Bus », je comptais 27 et 31, voilà 58 points en deux matches ; et je prenais avec mélancolie sur le dos les rudes bourrades que me donnait un ami écossais. Quelles bonnes paroles aussi nous prodigua au banquet cet ancien stadiste, Ecossais de naissance ; et le leitmotiv revenait sans cesse : les Français font de gros progrès, les Français plaquent bien...

Des fifres qui jouèrent en défilant autour du terrain, du banquet que nous eûmes et du voyage, un souvenir triste nous était resté. Le rythme aigrelet de la cornemuse scandait, dans nos mémoires, essais et buts marqués contre nous, courageux, certes, mais inhabiles.

Alors que voulez-vous, je crois être l'interprète des vieux en disant à Crabos et à nos cadets qui ont joué là-bas : « Merci, merci, mes chers camarades, laissez-nous vous embrasser ».

Jacques Dedet,
Capitaine de l'Equipe de France, 1912.

CRABOS
Le trois-quarts R. Crabos remplaça Struxiano, blessé, comme capitaine de l'équipe de France dans le match de rugby France-Écosse.

1921 : LA VICTOIRE : 5 à 0.

La *Vie au Grand Air* me met dans un cruel embarras, en me demandant de lui résumer mon opinion. Elle est simple cependant : l'Equipe de France a remporté une victoire méritée, mais la décision en notre faveur fut très dure à enlever. Chacun de nous peut dire qu'il l'a arrachée par lambeaux, des pieds mêmes des rudes Ecossais.

Pendant la première mi-temps, un vent violent avantageait nos hôtes qui avaient gagné le « toss ». Le ballon, sept fois sur dix, sortait à l'avantage de l'Ecosse, mais notre défense bloqua, à chaque tentative d'attaque, l'offensive ennemie à son début même. Les ailiers écossais n'eurent jamais le ballon en bonne position pour tenter un débordement de notre ligne. Sloan, capitaine et demi d'ouverture de l'Equipe, ne put jamais faire naître une attaque dangereuse pour nous. Les attaques des avants écossais furent autrement inquiétantes ; l'une amena un essai que l'arbitre, un Irlandais, n'accorda pas ; il y avait eu un « en avant ». C'est à la fin de cette mi-temps que, sur une faute des centres adverses, je pus, avec Bordes, amorcer l'attaque que Billac continua victorieusement.

Pendant le repos, nous prîmes confiance : avec le vent et la possession du ballon, les Ecossais n'avaient pas marqué contre nous, nous marquerions contre eux.

Deux facteurs nous ont empêché en deuxième mi-temps de réaliser ce programme : 1° deux d'entre nous furent assez touchés dès le coup d'envoi pour perdre une grande partie de leurs moyens ; 2° les Ecossais s'efforcèrent de monopoliser le ballon qu'ils tinrent le plus possible confiné entre leurs pieds ; ils l'étouffèrent. Les attaques aux pieds succédèrent aux attaques aux pieds et, là, l'énergie seule de tous nos camarades sans exception fut la cause des échecs de ces offensives ardentes, répétées, dont la violence croissait de minute en minute. Piteu fut, en ces occasions, extraordinaire. Je citerai encore un nom : celui de Lasserre, qui fut l'animateur des avants. Mais, croyez-le, tous ont été à la hauteur de leur tâche. L'Equipe de France a battu l'Equipe d'Ecosse, en Ecosse, après un match régulier qui fut d'une grande dureté et mit à l'épreuve les qualités de courage et d'endurance des quinze hommes, des gosses presque, qu'on avait judicieusement envoyés à Inverleight défendre nos couleurs.

R. Crabos,
Capitaine de l'Equipe de France, 1921.

LES PREMIERS ROLES AU RUGBY

LE ROLE DU DEMI D'OUVERTURE EST CAPITAL EN RUGBY. — DEPUIS DEUX ANS, PLUSIEURS HOMMES SE SONT RÉVÉLÉS QUI ONT CLASSÉ LE QUINZE DE FRANCE COMME L'ÉQUIPE INTERNATIONALE LA PLUS DANGEREUSE EN ATTAQUE

La place de demi d'ouverture est celle qui réclame du joueur qui l'occupe le plus grand nombre de qualités ; elle exige qu'il possède une puissance innée de pénétration qui classe, par sa valeur, le demi d'ouverture en haut ou en bas de l'échelle.

Il est des joueurs qui, dès qu'ils se saisissent d'un ballon, font montre d'un brio incomparable pour percer la défense ennemie, la pénétrer, échappant comme miraculeusement aux plaquages. Quand vous voyez un de ces hommes, essayez d'en faire un demi d'ouverture.

L'ATTAQUE Le demi d'ouverture reçoit le ballon du demi de mêlée et le transmet aux trois quarts ; mais il ne doit pas être un simple organe de transmission, à lui est dévolu le plus souvent le rôle de créer une ouverture ou d'en faire naître la possibilité. On dit qu'un joueur fait une ouverture quand il réussit à brûler un adversaire qui veut le plaquer, il met ainsi la défense en mauvaise posture car le nombre des attaquants devient plus grand que celui des défendants, et tout le Rugby est là :

arriver à être contre x joueurs, x + 1 joueurs.

Pour réussir une ouverture, il faut que le joueur possède innée cette qualité de perçant que nous avons dite ; il faut aussi que la passe qui lui est faite le soit correctement, de telle sorte qu'il puisse se saisir du ballon avec aisance, sans contorsion. Ce ballon, le demi d'ouverture doit le prendre « en vitesse » ; jamais il ne doit recevoir le ballon sur place ; tous ses départs doivent être des départs lancés, à cette condition est attachée la réussite de l'ouverture cherchée.

Ayant pris son ballon de volée, venu directement par une passe rapide du demi de mêlée, le demi d'ouverture continue sa course et fait sa trouée. Chacun a sa manière de percer la défense ennemie ; celui-ci sait se placer et partir dans le trou, celui-là part droit sur l'adversaire et, évitant son étreinte, le passe, ce troisième esquisse une feinte, ce dernier enfin, joueur frêle, échappe aux mains adverses, on ne sait pourquoi, l'ouverture est faite.

L'ouverture faite, le joueur ne doit pas s'efforcer d'en faire une seconde, il doit passer le ballon à ses trois quarts ; hélas, qu'on en a vu mourir d'attaques bien parties dans une tentative de ce genre ; le joueur crochète, feint, toujours insatisfait, et c'est la chute lamentable, le ballon inutilisé en mains.

Pour que le demi d'ouverture ne soit pas tenté de poursuivre ainsi seul son offensive, les trois quarts doivent le suivre dans sa course. Là gît la difficulté, car pour sa réussite même, la course du demi d'ouverture se doit d'être inattendue, rapide, déconcertante. En France, l'attaque se fait maintenant, non par le demi d'ouverture seul, mais par le triangle offensif qu'il constitue avec ses deux centres ; nous y reviendrons.

Le demi d'ouverture a dans l'attaque la ressource du coup de pied à suivre quand il se sent personnellement trop « marqué » par la défense ennemie ; et du coup de pied de déplacement sur ses trois-quarts, quand plusieurs attaques par passes de ceux-ci ont échoué sur la défensive adverse.

Le demi d'ouverture est toujours en excellente place pour les envois en touche au pied ; et souvent en bonne position pour tenter un drop-goal.

Dans l'attaque, les qualités du demi d'ouverture sont donc : pénétration, adresse, intelligence du jeu, initiative.

La DÉFENSE Le rôle du demi d'ouverture dans la défense est mal défini, *le demi d'ouverture est un joueur d'attaque,* une équipe qui a un demi d'ouverture qui attaque mal ne sera jamais bien dangereuse.

Bien des avis ont été donnés sur le devoir du demi d'ouverture dans la défense. Les uns veulent qu'il défende sur son vis-à-vis ; cela est une vieille opinion, le fait me semble impossible à l'heure actuelle. Les autres adoptent la théorie de la défense croisée qui amène le premier centre à défendre sur le demi d'ouverture adverse, le demi d'ouverture sur le premier centre adverse. Je crois que là est la bonne défense, car ainsi les défendants abordent les attaquants non de face, mais de côté et le plaquage en est facilité.

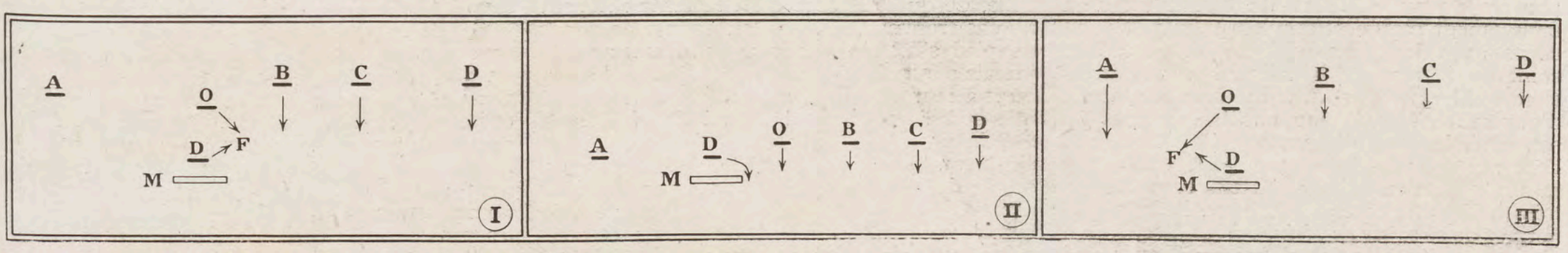
Sur les dribblings le demi d'ouverture a les mêmes devoirs que tout autre joueur, les arrêter sans reculer. Il est généralement bien placé pour cueillir à la main le ballon dans les pieds des avants et dégager en touche. Ce procédé demande de l'adresse, il est plus difficile à exécuter que l'arrêt simple du dribbling, mais il est plus joli et plus efficace.

Aux touches, le demi d'ouverture se met en dehors de la ligne des avants et, par sa place, indique au demi de mêlée là où il a avantage à passer le ballon, il est alors bien placé pour la jonction entre avants et trois-quarts.

Ne quittons pas le demi d'ouverture sans avoir répété que ce joueur est *un joueur essentiellement d'attaque,* et que c'est le seul dont les qualités de défense peuvent ne pas être à la hauteur de la valeur offensive ; dans une équipe, ce sont les centres qui sont le nœud de la défense.

Un demi d'ouverture se doit de posséder une intelligence exceptionnelle du jeu ; ses attaques doivent varier à l'infini, ce n'est que par la variété de ses combinaisons avec son demi de mêlée et ses centres qu'il arrivera à tromper une bonne défense ennemie. C'est lui qui est le cerveau de l'attaque, par des gestes ou des mots appropriés il doit, au dernier moment, faire comprendre à son compère de la mêlée et à ses trois-quarts ce qu'il a l'intention de faire, de quel côté il va attaquer, quelle variété d'offensive il va tenter.

Un bon demi d'ouverture est une rareté.



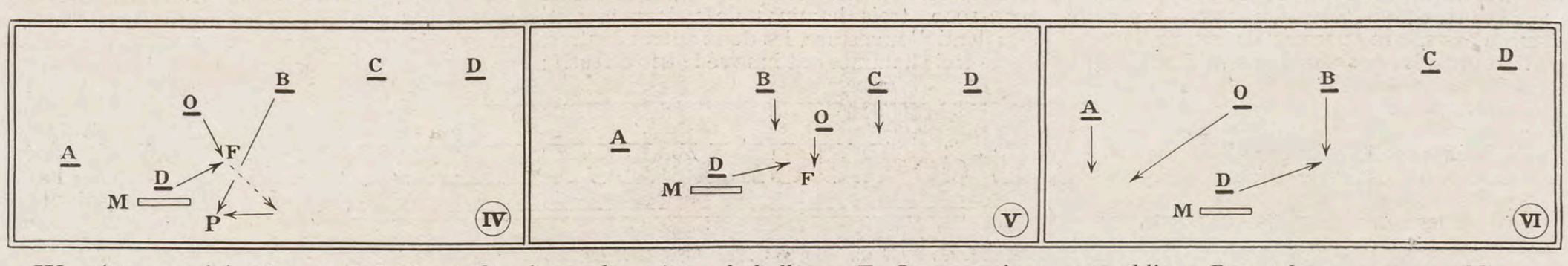
I. *Attaque classique.* Le demi de mêlée D est mis en possession du ballon par le talonnage de la mêlée où passe le ballon dans la direction de la flèche. Le demi 3 ouverture O s'est élancé et cueille en vitesse le ballon au point F. Les trois-quarts suivent l'attaque. — II. *Défense classique.* Le demi 3 ouverture et les trois-quarts se mettent en défense, à hauteur de la mêlée ou presque ; ils montent tous ensemble sur l'attaque ennemie aussitôt qu'elle se dessine. — III. *Attaque du côté fermé.* Le demi O reçoit le ballon de D en F, et le passera à A.

LES COMBINAISONS Toute comparaison est bonne qui indique l'importance du demi d'ouverture : il est le cerveau de l'attaque, avons-nous dit, il en est le pivot, la clef, il est l'axe autour duquel s'active la victoire.

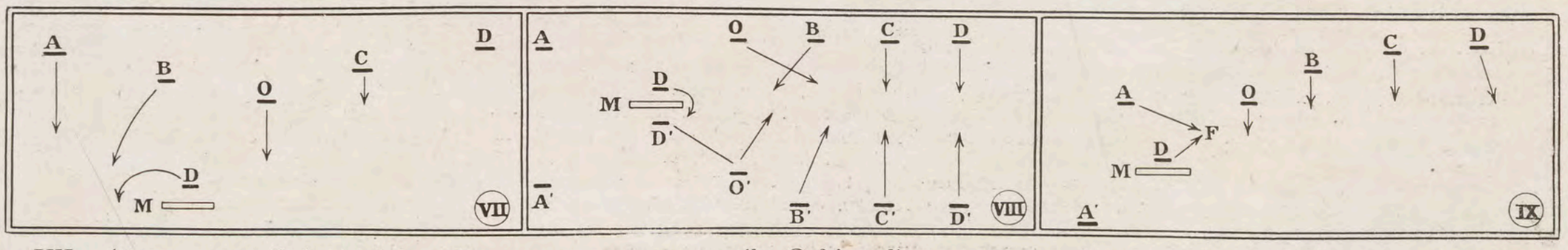
Les combinaisons avec ses voisins doivent être parfaitement conçues.

Avec le demi de mêlée. — Demi de mêlée et demi d'ouverture forment une paire de joueurs entre lesquels l'entente doit être absolue.

Jadis, les deux hommes jouaient un peu le même jeu, et ils le pratiquaient près de la mêlée. Les offensives s'élaboraient entre leurs mains avec peine au contact de la mêlée. Puis leurs jeux se dissocièrent, l'un resta collé à sa mêlée, l'autre vint plus près de sa ligne



IV. *Attaque croisée.* D passe le ballon à O qui prend en vitesse le ballon en F. O est parti en course oblique, B part dans une course oblique de l'autre sens qui croise en arrière la course de O ; il recevra le ballon de O au point P. Les deux centres ou le centre et l'aile peuvent faire cette attaque croisée. — V. *Attaque en triangle.* O reçoit le ballon de D en F ; B et C partent droit comme lui, l'un à droite l'autre à gauche. — VI. *Feinte d'attaque.* O part vers la touche, mais D sait qu'il doit attaquer du côté opposé, il lance le ballon vers le point F où B le prend en vitesse pour attaquer en compagnie de C et de D.



VII. *Attaque personnelle* du demi de mêlée avec son centre et son aile. O feinte d'attaquer en sens inverse. — VIII. *Défense croisée.* Le ballon est sorti pour le camp ennemi : D défend sur D', O sur B' et B sur O'. — IX. *Attaque combinée.* Le trois-quart aile A fait fonction de demi 3 ouverture et reçoit le ballon de D au point F, il continue l'attaque avec O, B, C et D.

d'attaque, mettant un peu de champ entre la mêlée et lui. Enfin le demi d'ouverture comprit que plus son départ était rapide plus il avait chance de tromper ses ennemis, et il se mit fort loin de la mêlée, se lançant dès la sortie du ballon de la mêlée dans la direction où le demi de mêlée devait jeter le ballon pour qu'il le reprenne.

C'est là le geste de nos joueurs maintenant; le demi de mêlée, protégé le mieux possible par ses avants, se saisit du ballon et, d'un mouvement rapide et ample qui entraîne son corps avec le ballon en un vol au début commun, il transmet le ballon dans une direction qu'il sait, par entente avec son demi d'ouverture, être bonne en l'occurrence. De son côté, le demi d'ouverture s'est lancé ; si l'entente est parfaite, il trouve le ballon sur sa route et s'en saisit ; l'intelligence du jeu lui a indiqué le côté où attaquer, l'adresse lui permet de se saisir *en pleine course* d'un ballon plus ou moins bien lancé (mieux il est lancé plus l'attaque a de chance d'aboutir), la pénétration et ses qualités d'esquive lui donneront passage dans les lignes ennemies. L'essentiel est qu'un accord parfait règne entre les deux demis. Qui doit choisir le sens de l'attaque ? A mon avis et sans hésitation : le demi d'ouverture ; lui seul voit clair car il est loin de la mêlée ; c'est lui donc qui donne avis à son compère pour attaquer à droite ou à gauche ; seul doit compter pour le demi de mêlée l'avis donné par le demi d'ouverture, quelle que soit, quand il le donne, sa position sur le terrain. Il est aisé de convenir d'un code verbal compris du demi de mêlée et des trois-quarts, code qui en chaque occasion, par la voix du demi d'ouverture, permet de savoir le sens de l'attaque. La position du demi d'ouverture, quand il donne le mot d'ordre, ne regarde que lui ; les autres joueurs l'écouteront et ne le regarderont pas. Le demi de mêlée ne doit pas se borner à lancer mécaniquement et toujours le ballon où il lui est dit ; il est de son devoir de ne pas passer le ballon quand il voit qu'il y a danger à le faire pour une raison quelconque qu'il perçoit sur le moment même ; il est de son devoir aussi de tenter une attaque personnelle quand il le juge utile, de quelque côté qu'il la tente ; il peut ne pas transmettre le ballon et user de coups de pied s'il le juge à propos ; mais il ne doit jamais passer le ballon du côté inverse à celui où il a reçu le mot d'ordre de le faire, quelle que soit la position du demi d'ouverture.

Cela permet à un centre, si l'attaque est ainsi combinée, de jouer, du côté inverse où est le demi d'ouverture, le rôle de premier attaquant en recevant le ballon directement de la mêlée des mains du demi de mêlée ; et nous en arrivons aux combinaisons avec les centres.

Avec les trois-quarts centres. — Suivons la progression qu'on pourrait dire « historique ».

Il y a une vingtaine d'années les combinaisons du demi d'ouverture avec les centres étaient inexistantes ; la transmission du ballon faisait le fonds de la science d'attaque.

Puis le demi d'ouverture, jouant plus loin de sa mêlée, s'aperçut qu'il pouvait combiner avec ses centres, avec l'un d'eux tout au moins ; mais jusqu'à ces dernières années, le demi d'ouverture jouait nettement seul, isolé, c'est lui qui devait faire presque à tout coup et, par ses propres moyens, l'ouverture. Nous avons eu la chance d'avoir, en la saison 1919-1920, trois hommes de valeur jouant, l'un demi d'ouverture, les deux autres centres, et ces trois hommes ont innové le trio offensif : le triangle d'attaque. La pointe en territoire ennemi est menée par le demi, mais les centres sont là, ils font partie de l'attaque, le demi agit pour la collectivité des trois hommes. La trouée n'est pas le fait d'un homme, elle est l'œuvre d'une combinaison à trois. N'entendez pas par là qu'en chaque occasion chacun des trois joueurs sera successivement en possession de la balle, mais qu'en toute occasion chacun aura, par sa présence près des deux autres, favorisé la pénétration du coin offensif.

Ce groupement de trois hommes qui savent ce qu'ils font, l'un par rapport à l'autre, est un des éléments de nos victoires internationales récentes ; il n'exclut pas, quand le cas est favorable, le départ fulgurant isolé du demi d'ouverture ; un bon joueur sait quand il doit attaquer seul et quand il doit le faire avec ses centres. La participation de trois hommes dans l'attaque donne à celle-ci, par les passes et les combinaisons diverses qu'ils peuvent faire entre eux, une variété infinie.

Les deux centres sont avertis par le demi d'ouverture du genre de l'attaque qui va être tentée ; ils doivent se placer en conséquence, soit pour une attaque par passes, soit pour une attaque par coups de pied.

Nos défaites dans les matches entre nations, qui furent écrasantes autrefois, étaient dues à l'insuffisance de nos joueurs. Le rôle de demi d'ouverture, le plus difficile à tenir, ne put pendant longtemps être confié qu'à des joueurs ne possédant pas les qualités exceptionnelles exigées par la place. Nous possédons maintenant plusieurs joueurs capables de jouer à ce poste et nos lignes d'avants tenant tête aux lignes anglaises, la faculté offensive de nos équipes est devenue très grande.

Jacques DEDET.

NOTRE MÉTHODE de RUGBY EST-ELLE la BONNE ?

NOS JOUEURS ONT FAIT DES PROGRÈS. LEUR MÉTHODE EST-ELLE LA BONNE ? — OPINIONS DE STRUXIANO, LOUIS DEDET, GÉO ANDRÉ, SEMMARTIN, LOUBATIÉ, HUBERT, GÉO LEFÈVRE. F. ESTRADE, GASTON BÉNAC.

Il est certain que nos joueurs de rugby ont fait de grands progrès pendant et depuis la guerre. Des esprits chagrins regrettent le jeu moins brutal, plus esthétique, de jadis. D'autres considèrent que nous possédons maintenant une méthode bien française. Nous avons demandé à quelques compétences de départager les avis opposés et de nous dire si notre façon actuelle de jouer est la bonne.

« UNE GRANDE ÉQUIPE », SELON STRUXIANO

STRUXIANO, le fameux joueur français, capitaine de l'équipe de France, qui, mal remis d'une blessure, ne put faire le voyage d'Ecosse, considère que nous n'avons pas un style national de rugby :

Avons-nous véritablement une méthode nationale de rugby ? A cette question, je répondrai franchement non, car, en France, nous n'avons pas une tactique uniforme qui caractérise notre jeu. Alors que, dans les matches internationaux, nous nous trouvons en présence des différentes méthodes suivant les équipes que nous rencontrons (jeu au pied chez les Ecossais et les Irlandais, à la main chez les Anglais et les Gallois), en France, nous jouons, sans tactique bien définie, un jeu qui caractérise bien notre tempérament et dans lequel la décision et l'esprit d'initiative sont les principaux facteurs.

En un mot, et pour me résumer, *pas de méthode française proprement dite, mais une conception de jeu suivant les circonstances.*

Notre méthode est-elle bonne ? Après tout, pourquoi pas ? Nos victoires, sur l'Irlande et l'Amérique, la saison dernière, et, ces jours-ci, sur l'Ecosse, ne sont-elles pas faites pour nous donner tous les espoirs ? Et puis une équipe, qui sait adapter son jeu suivant son adversaire, est, à mon avis, une *grande équipe.* Toute notre méthode, toute la tactique de l'équipe de France est là... à vous de conclure. STRUXIANO.

SOIGNONS LES AVANTS, RECOMMANDE LOUIS DEDET

LOUIS DEDET, directeur du Collège de Normandie, l'un des vétérans dont s'enorgueillit le rugby, n'a jamais oublié ses premières amours :

Certainement la méthode actuelle de rugby est la bonne.

Elle est la bonne pour deux raisons : d'abord parce qu'elle réussit, en second lieu parce qu'elle correspond au tempérament national et aux qualités françaises.

D'ailleurs, les Zélandais nous l'avaient montré dès 1906 : le rugby est essentiellement un jeu de vitesse, de souplesse, d'adresse et de décision rapide, non pas comme on le concevait autrefois ou, comme on le conçoit encore en Amérique, un jeu de lutte sur place ou d'efforts confus où triomphent le poids et la force brutale.

Cependant, si nous voulons prendre et conserver le rang auquel nous avons droit dans les compétitions internationales, il nous faut avoir garde de ne pas verser dans l'excès vers lequel j'ai peur que les équipes actuelles penchent.

Par chance, nous avons une équipe nationale dotée d'une belle ligne d'avants, qui sait son métier et a la volonté de le faire. Mais c'est la seule ligne d'avants digne de ce titre que je connaisse en France. Là est le danger. Pour que les attaques aboutissent, il faut d'abord que les avants montrent autant d'abnégation que d'ordre dans leur travail. Donc, foin des *embusqués.* Louis DEDET.

LES BONS JOUEURS SONT PLUS NOMBREUX, DIT GÉO ANDRÉ

GÉO ANDRÉ, l'athlète complet, est, nos lecteurs le savent, un de nos meilleurs joueurs de rugby. C'est le sportsman éclectique dans toute l'acception du mot :

Mais certainement nous sommes dans la bonne voie en ce qui concerne notre football rugby. Notre gros progrès consiste dans le nombre de plus en plus considérable de joueurs qui chaque dimanche s'entraînent régulièrement. Nous devons beaucoup espérer car nous voyons chaque saison des multitudes de petits clubs prendre naissance dans des villages et cela, non seulement dans une seule région de la France, mais dans la plupart de ses régions.

Peut-on espérer dès maintenant tenir tête aux Britanniques ? Mais pourquoi pas ? Déjà avant la guerre nous leur tenions tête. Ne se rappelle-t-on point les résultats acquis contre les Ecossais, les Gallois et les Irlandais à Paris ? Contre les Anglais même nous tenions parfaitement les trois-quarts de la partie. Seulement chez eux nous étions écrasés. Cela tenait-il à la conception de notre jeu ? Non, nos tactiques étaient les mêmes jouant en France ou à l'étranger. Seulement, le cœur manquait à certains d'entre nous et cela suffisait pour nous faire accabler d'un nombre considérable de points.

Nos internationaux actuels ont sur ceux d'avant-guerre un seul avantage : ils sont entraînés et tiennent la partie de bout en bout. Un autre avantage dont jouit notre équipe nationale est de posséder de nombreux remplaçants presque aussi valeureux que les titulaires. En 1913 et 14, on trouvait difficilement une vingtaine d'as, maintenant ils sont cinquante. Quant à la valeur des joueurs, je ne crois point qu'il y ait progrès.

Mais, comment expliquer nos défaites

LE R. C. F. TRIOMPHE DU STADE NANTAIS

Le 1er janvier, à Colombes, devant 30.000 spectateurs, s'est disputé le match Stade Nantais-Racing Club de France. L'équipe du Racing était privée de ses meilleurs joueurs. Ce n'est qu'après 40 minutes de jeu qu'elle parvint à dominer le Club de Nantes. 6 essais, dont un transformé en but, étaient marqués par les Racingmen, qui triomphaient par 20 points à 3.

de jadis ? Principalement dans le manque de cohésion. La grande force de nos lignes arrières présentes consiste dans la parfaite entente des deux centres : Bordes et Crabos. Auparavant nous entraînions ensemble une aile et un centre, mais nous n'avions pas eu le bonheur de trouver deux centres se conjuguant parfaitement.

En résumé, en tant que joueurs, nous pouvons conclure que les unités d'avant-guerre valaient amplement les unités présentes. En tactique, je ne m'aperçois nullement que l'on fasse ce que l'on n'a pas fait.

Comme équipe, je serais vraiment curieux de revoir la grande équipe de Bayonne, champion de France, contre Tarbes, champion 1920. Bayonne aurait certainement mes préférences.

Alors, nos progrès sont nuls ? Mais non puisque aujourd'hui nous pouvons composer deux ou trois équipes de France de valeur sensiblement égale.

Géo André.

NE NOUS EMBALLONS PAS, RÉCLAME LOUBATIÉ

Le docteur René Loubatié, ancien international et maintenant directeur d'une grande Ecole de culture physique à Bordeaux, recommande la prudence :

Notre technique de jeu en ce qui concerne les matches internationaux a fait de gros progrès. Ce qui me paraît patent est que le jeu moyen des grandes équipes n'est pas supérieur au jeu fourni en 1914, alors que l'équipe sélectionnée se comporte tout autrement que ses aînées. Il y a progrès dans toutes les lignes, particulièrement dans les lignes arrières. Chez les avants, tendance encore à préférer le jeu brillant au jeu effectif.

Il me semble intéressant d'ajouter deux paragraphes à ce « Discours sur la Méthode ». La méthode de *formation* de nos joueurs est-elle la bonne ? Nous sommes obligés de reconnaître que, seule, la réunion des étoiles à Joinville a été la cause de notre jeu international effectif. Bordes, Crabos et Jaurréguy ont joué deux cents fois ensemble. Struxiano a commandé Got, Rieu, Thierry, Pons, Chilo, etc. Tous ces hommes savent ce qu'ils doivent faire. L'Equipe de France est un bloc.

Enfin, notre méthode de sélection est aussi meilleure : il fallait avoir des délégués régionaux compétents pour s'assurer des *variations de forme ;* il ne fallait plus d'internationaux inamovibles. Cela est fait. Nous progressons. Mais ne nous emballons pas.

René Loubatié.

PROGRÈS CONSIDÉRABLES RECONNAIT SEMMARTIN

Tous les joueurs de rugby connaissent la valeur de Semmartin comme pratiquant et comme théoricien. Tout en rendant hommage à notre méthode, ce grand sportsman donne des conseils utiles à nos hommes :

Il suffit de se reporter aux matches internationaux de l'année dernière, pour se rendre compte de la valeur de notre méthode de rugby. Les résultats parlent amplement en notre faveur, en prouvant les progrès considérables faits depuis quelques années.

Dire pour cela que notre méthode est la bonne serait, à mon avis, préconçu. Je dirai cependant que le principe de notre méthode est excellent. Notre jeu est un jeu mixte où avants et arrières tendent à coopérer dans toutes les phases. Pas de région chez nous, comme c'est le cas en Grande-Bretagne, où l'on pratique le rugby presque exclusivement, soit par les arrières, soit par les « forwards ». C'est là ce qui constituera notre force, je dirai même notre suprématie, lorsque la mise au point de notre jeu sera faite.

Si nos demis et trois quarts sont arrivés à confectionner un jeu propre, net et même scientifique, les avants ont encore à progresser dans le domaine du dribbling.

Jean Semmartin.

NE NÉGLIGEONS PAS LE JEU AU PIED, DÉCLARE A. HUBERT

A. Hubert, l'une des gloires du rugby de jadis, regrette aussi que nous négligions les dribblings.

En tant que jeu. — La méthode actuelle n'est pas mauvaise, mais je m'oppose à l'obstruction, aussi bien dans le cours de la partie que dans le jeu des demis à la mêlée, où le meilleur homme doit s'affirmer sur son adversaire. Or, que viennent faire les avants de trois lignes dans ce duel de demis ?

La tendance à jouer la passe à outrance, qui s'adapte si bien à nos qualités et à notre caractère, amène les joueurs à négliger de plus en plus le jeu au pied et c'est ainsi que l'on ne voit plus de ces beaux rushes d'avants qui sont si difficiles à mettre au point et à arrêter.

Par suite de cette répugnance et nullité des joueurs actuels d'arrêter un dribbling, qu'adviendra-t-il le jour où ils tomberont sur un terrain gras et un ballon imprenable ?

En tant que sélection. — La sélection gagnerait à être faite sur un plus grand nombre de joueurs et, au lieu de trois parties, il y aurait un gros avantage à faire jouer deux matches le même jour en les faisant commencer à 1 h. 30, soit donc soixante joueurs et cela durant toute une partie et non pendant quarante ou même vingt minutes comme il a été fait à Toulouse et où il est impossible parfois, vu les circonstances, de se montrer dans un si court laps de temps.

A. Hubert.

RUGBY NE VEUT PAS DIRE PUGILAT RAPPELLE GÉO LEFÈVRE

Notre confrère Géo Lefèvre, de l'*Auto*, reproche aux joueurs leur tendance à la brutalité et indique comme remède des championnats moins longs et des matches amicaux plus fréquents.

La méthode de rugby, adoptée par nos grandes équipes françaises, me paraît très personnelle : et c'est toujours une qualité d'être personnel ; il ne faut pas se contenter d'être de plats imitateurs. C'est ainsi que notre méthode fougueuse et souvent très fine, spirituelle, oserai-je dire, de nos lignes arrières a toujours le don de soulever l'enthousiasme des foules d'outre-Manche, depuis qu'elle est réellement du vrai rugby. Ce n'était pas le cas il y a dix ans.

D'autre part, si notre méthode n'est pas mauvaise, puisque personnelle et très française, que de scories encore dans notre jeu : l'obstruction, notamment, devient de plus en plus la règle, surtout dans le Midi. Il convient absolument de jouer le vrai jeu *(fair-play)*. Tant que nous n'y serons pas arrivés, la méthode française sera boiteuse.

Pour cela, il faut absolument arriver à réduire le nombre de matches imposés à chaque club pour défendre ses chances dans les championnats régionaux et de France.

Les matches de championnats deviennent, dans certaines régions, des parties de bourre, des séances de pugilat : les avants cognent dans le tas.

Plus de vrai jeu, plus de beautés, de la brutalité et de la tricherie : voilà ce que nous imposent les championnats trop prolongés et l'obligation pour les clubs, de gagner coûte que coûte.

Géo Lefèvre.

« MÉTHODE FRANCAISE ? PAS SI VITE », NOUS RAPPELLE F. ESTRADE

F. Estrade, de l'*Echo des Sports*, refrène le zèle des passionnés qui croient que nous possédons déjà une méthode bien personnelle :

N'est-il pas un peu tôt pour parler de la méthode française ? De ce que, l'an dernier, notre quinze s'est honorablement comporté sur les terrains internationaux, en confiant aux divisions arrière le plus clair de ses chances, peut-on conclure que c'est là l'éclosion d'une tactique singulière appelée à caractériser le jeu français ?

J'espère que non. Il s'est trouvé que nous possédions, l'an dernier, la meilleure ligne de trois-quarts et le meilleur demi de mêlée du lot international. Mais Crabos et Bordes n'employèrent point d'autres procédés que ceux dont usèrent, en 1914, Clem Lewis et

LA FRANCE TRIOMPHE DE L'ÉCOSSE, EN RUGBY, PAR 3 POINTS A 0

1. UN ÉCOSSAIS ATTAQUE COSCOLL

Le match de rugby France-Écosse s'est disputé, le 21 janvier, à Inverleith devant plus de 25.000 spectateurs. Nos joueurs brillaient dans toutes les lignes et réussissaient à triompher par 3 points à 0.

3. UNE ATTAQUE DE L'ÉCOSSAIS GRACIE

Le trois-quart écossais Gracie, parti avec le ballon, est attaqué par les nôtres sur la ligne. La situation n'avait pas besoin d'être sauvée en cette circonstance, un en-avant ayant été enregistré.

4. LA LUTTE POUR LE BALLON

Les joueurs français furent au-dessus de tout éloge pendant toute la partie. L'essai qui nous procura la victoire fut réussi, avant la mi-temps, par le Bayonnais Billac à qui Bordes avait passé le ballon, à la suite d'une contre-attaque amorcée par Crabos. Le match fut énergiquement disputé, et trois des nôtres furent même blessés, au cours d'offensives désespérées, mais sans succès, des avants écossais.

2. L'ÉQUIPE

Les joueurs français de rugby, qui se signalaient avec admirés. Aussi donnons-nous avec joie les traits Rutherford, arbitre de touche, Boubel, Coscoll, Got, Crabos, Bordes, Lobies, Lasserre. A terre :

DE FRANCE

ant de brio à Inverleith, ne sauraient trop être de ces as. — De gauche à droite, debout : Cyril Biraben, Lubin, Soulié, Pons. — Assis : Vaqué, Piteu, Clément et Billac (qui fit l'essai de la partie).

5. PITEU MET LE BALLON EN JEU

Il est intéressant de rappeler les résultats des précédentes rencontres France-Écosse de rugby depuis la création du match : 1910, Écosse gagne par 27 à 0 (Edimbourg) ; 1911, France gagne par 16 à 15 (Paris) ; 1912, Écosse gagne par 31 à 3 (Edimbourg) ; 1913, Écosse gagne par 21 à 3 (Paris) ; 1920, Écosse gagne par 5 à 0 (Paris) ; 1921, France gagne par 3 à 0 (Edimbourg). En 1914, le match ne fut pas disputé.

Wetter dans le team gallois. Seul, par certains points, Struxiano est original.

Et il serait imprudent de penser que notre méthode est la bonne, avant le jour où nous pourrons mettre en face de nos rivaux un bloc d'avants aussi bien soudé, aussi adroit, aussi « méthodique » que le sont ceux des nations d'outre-Manche. Ce jour-là, sans doute, nous pourrons dégager une méthode française qui, sans doute, se sera formée toute seule, mais qui en est encore à ses premiers pas.

F. Estrade.

IL Y A UNE MÉTHODE FRANÇAISE AFFIRME G. BENAC

G. Bénac, de *Sporting*, déclare que nous possédons une méthode de rugby, mais il reconnaît qu'elle a besoin de vieillir.

En posant comme axiome que chaque ace joue suivant son tempérament, nous devons en conclure qu'il existe à l'heure actuelle une *méthode française* en football rugby. Cette méthode a mis vingt ans à se former. Du jeu confus du début, on passa aux rushs toulousains agrémentés de grands coups de pied à suivre, puis au puissant jeu d'avants du Stade Bordelais, qui se rapprochait par plus d'un point du jeu écossais.

Pendant que le Stade Français faisait des efforts pour imiter Gallois et Néo-Zélandais, les Tarbais plagiaient le jeu classique des Anglais. Survint la méthode basque des Forgues, l'*exagération bayonnaise*, comme la qualifièrent certains. Elle révolutionna quelque peu le rugby, mais son influence se fit grandement sentir...

Actuellement, la méthode française paraît s'être stabilisée et presque toutes les grandes équipes jouent de la même façon. En matches internationaux les hommes se conjuguent immédiatement. Alors qu'autrefois !...

Il y a donc une *méthode française*, mais que vaut cette méthode ?

Il est très difficile à un Français, qui a suivi attentivement toutes les étapes de cette progression, de décrire cette méthode. Elle porte d'ailleurs l'estampille du beau talent français. Le jeu pratiqué actuellement dans notre pays est un jeu vif, adroit, plein de souplesse, plein de verve aussi, aux conceptions rapides, instantanées, comme l'éclair de génie de nos poètes.

La *méthode française* lorsqu'elle aura un peu de *bouteille* sera la meilleure.

Gaston Bénac.

D'après ces opinions, nous arrivons à cette conclusion que la France commence à avoir une méthode bien personnelle, mais qu'il nous reste encore de nombreux points que nous devons travailler avec énergie : il convient de ne pas nous reposer sur les efforts déjà accomplis.

LES CONCOURS DU "SCOLAIRE COMPLET"

Organisés par la "Vie au Grand Air" avec le concours de la "Fédération Française d'Athlétisme", au stade Pershing, le 6 juin (matin et soir).

Les épreuves du Scolaire Complet ne sont pas des championnats de tours de force, mais simplement du sport raisonnable. Il y aura de la course à pied, c'est déjà le sport national ; mais, ici, nulle épreuve de Marathon, ni de grand fond, incompatible et avec la résistance organique de l'adolescent, qu'est le scolaire, et avec son genre de vie : les épreuves de vitesse et de demi-fond sont suffisantes. Dans la vitesse, le scolaire aura l'occasion d'utiliser sa rapide impulsion nerveuse et la précieuse qualité de son cerveau : « le sprint » est le royaume de l'intellectuel.

L'entraînement de la course à pied commencera par des jeux essoufflants sans excès, par des assouplissements des genoux, des hanches et des épaules.

Il y aura également des efforts de détente : le scolaire devra affronter le concours où l'homme est seul face à l'obstacle, sans autre excitant que son propre influx nerveux et où l'effort doit être précis et coordonné. L'homme de concours doit avoir la colère subite dans l'effort, il doit avoir des dispositions spéciales pour briller. Ici, le sauteur et le lanceur montreront leur force de vitesse et leur adresse incomparables.

L'entraînement des concours est pratiquement chose facile, car toutes les cours des collèges ou lycés sont susceptibles de recevoir une modification de leur sol sur quelques mètres, quand on le veut. L'entraînement est ici un critérium de persévérance, quelques essais journaliers suffisent, il faut surtout encadrer ces entraînements d'assouplissements spéciaux, de mouvements de détente préparant les tendons, de mouvements à large envergure assouplissant les articulations et, surtout, toujours commencer l'entraînement soit par des sauts très bas ou courts, en style, afin de créer le mécanisme du mouvement, soit par le maniement des engins très légers jetés à de moyennes distances, afin de créer le geste facile, soit par de petits parcours en ce qui concerne les courses.

D'autres épreuves viendront couronner l'effort individuel : les épreuves d'équipe ; le classique relai fera l'objet d'ardentes compétitions.

Le genre d'épreuves a été soudé étroitement à l'idée de la situation du scolaire, à l'aide des sports dits « olympiques » et surtout, nous ne cesserons de le dire, à la vision des Championnats de France Scolaires qui resteront le pivot de l'athlétisme français, de même qu'ils le sont en Amérique, en Suède, en Angleterre, en Finlande. La pensée française ne doit qu'y gagner à l'étranger.

En terminant, nous demanderons aux futurs concurrents de commencer, dès maintenant, à débrouiller les styles. Il faut, pour créer le mécanisme, des mois de persévérance; ne poussez pas dans vos essais, observez-vous et apportez l'appoint de votre intelligence, jeunes scolaires !

L'effort est toujours aveugle pour un débutant. Faites de la culture physique et pas seulement du sport. Pour tout ceci, il faut une petite demi-heure par jour, il est facile de trouver ce temps. Vos parents, qui vous aiment bien portants, ne refuseront pas leur appui, tout le monde sera content. Le Scolaire Complet fera honneur au Recteur de l'Académie de Paris, qui a bien voulu autoriser cette manifestation, aussi bien qu'à tous les Français qui ont le souci du développement virile de la race.

P.-S. Le ministre de la Guerre, par la voix du général Serrigny, sous-chef d'état-major au Ministère de la Guerre, bureau de l'Education et de l'Instruction physiques, vient de donner son adhésion à la fête du Scolaire Complet. Il autorise le colonel Sée, qui commande l'Ecole de Joinville, a apporter le précieux concours des modestes apôtres de l'Education physique que sont les moniteurs de Joinville.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

Durion, Sens. — Les mesures et poids anglais sont les suivants : le mile, 1.609 m. 315 ; le yard, 0 m. 9.143 ; le pied, 0 m. 3.047 ; le pouce, 0 m. 0.254. — La tonne, 1.016 km. 048 ; la stone, 6 km. 350 ; la livre ou pound, 453 gr. 593 ; l'once, 28 gr. 349. — Il ne faut pas confondre le pied et le pouce français avec le pied et le pouce anglais. Notre pied équivalait à 0 m. 325 et le pouce à 0 m. 027. La toise valait 6 pieds, soit 1 m. 949.

Anglois, Cette. — Le championnat du monde professionnel d'aviron fut disputé pour la première fois en skiff, sur 4 miles 1/2 (7 km. 240) en 1854. Il fut remporté par J. Messenger devant T. Cole, en 24 minutes 25. En 1857, H. Kelley battit J. Messenger. Puis R. Chambers triompha en 1859, 1860, 1863 (2 fois). En 1859, il avait vaincu H. Kelly qui prit sa revanche en 1865, gardant le trophée en 1866 (2 fois). Cette année-là, Chambers redevint champion devant J. Sadler et, à nouveau, en 1867, H. Kelley gagna devant R. Chambers. Mais, en 1868, il dut s'incliner devant J. Renforth. Et ce n'est qu'en 1874 que le championnat recommença à être disputé.

Déramon, Montpellier. — Le premier championnat du monde cycliste professionnel vitesse date de 1895. Il fut gagné par Protin, à Cologne. Le premier réservé aux amateurs remonte à 1893 où, à Chicago, Zimmermann triompha sur 1 mile et sur 10 kilomètres. Le premier championnat de France professionnel revint à de Civry, en 1881. Il fut disputé au Carrousel, à Paris, sur 10 kilomètres, en bicycle. Le championnat amateur fut remporté, la même année, par Barré.

Bourgeois, Ajaccio. — La commission interalliée d'aviation en Allemagne était commandée par le général anglais Masterman. La mission française était sous les ordres du colonel Dorand. Le fait est exact, huit moteurs ont été donnés à la maison Zeppelin pour lui permettre de poursuivre ses essais, alors que le traité interdisait la construction aérienne allemande. Pourquoi ? Demandez-le au chef de la mission française. Le déjeuner offert à nos représentants par la maison Junker avant l'enquête est également conforme à la vérité. Et nous n'y pouvons rien, hélas !

Damien, Nancy. — Pratiquement, l'allumage par magnéto d'un tel moteur à deux cylindres en V, faisant un angle de 50°, est possible, mais le calage des cames de rupture doit être établi spécialement suivant l'angle que font les cylindres, et la magnéto doit obligatoirement tourner à demi-vitesse du moteur.

Théoriquement, la valeur des étincelles fournies dans chacun des cylindres n'est pas la même : il est impossible, en effet, avec un angle différent de 45 ou de 90° pour une magnéto tournant à demi-vitesse, de faire produire les étincelles au moment du maximum de flux dans l'induit. Mais pratiquement, en raison de la largeur du champ dans lequel peut se déplacer l'induit, l'allumage est possible.

Garaud, Paris. — Les pignons coniques à taille droite exercent sur leurs axes des poussées dirigées toujours dans le même sens, poussées qui tendent à écarter le pignon du point de rencontre des cônes primitifs des engrenages : la plupart donc des transmissions à pignons à denture droite ne comprennent qu'une butée : c'est le cas pour la voiture X.

Avec les pignons à denture Gleason, au contraire, le sens de la poussée change avec le sens de rotation des pignons : la poussée axiale, dirigée dans un sens pendant la marche avant, est dirigée en sens inverse pendant la marche arrière. Il faut donc prévoir la double butée sur l'arbre du pignon pour réaliser un montage correct.

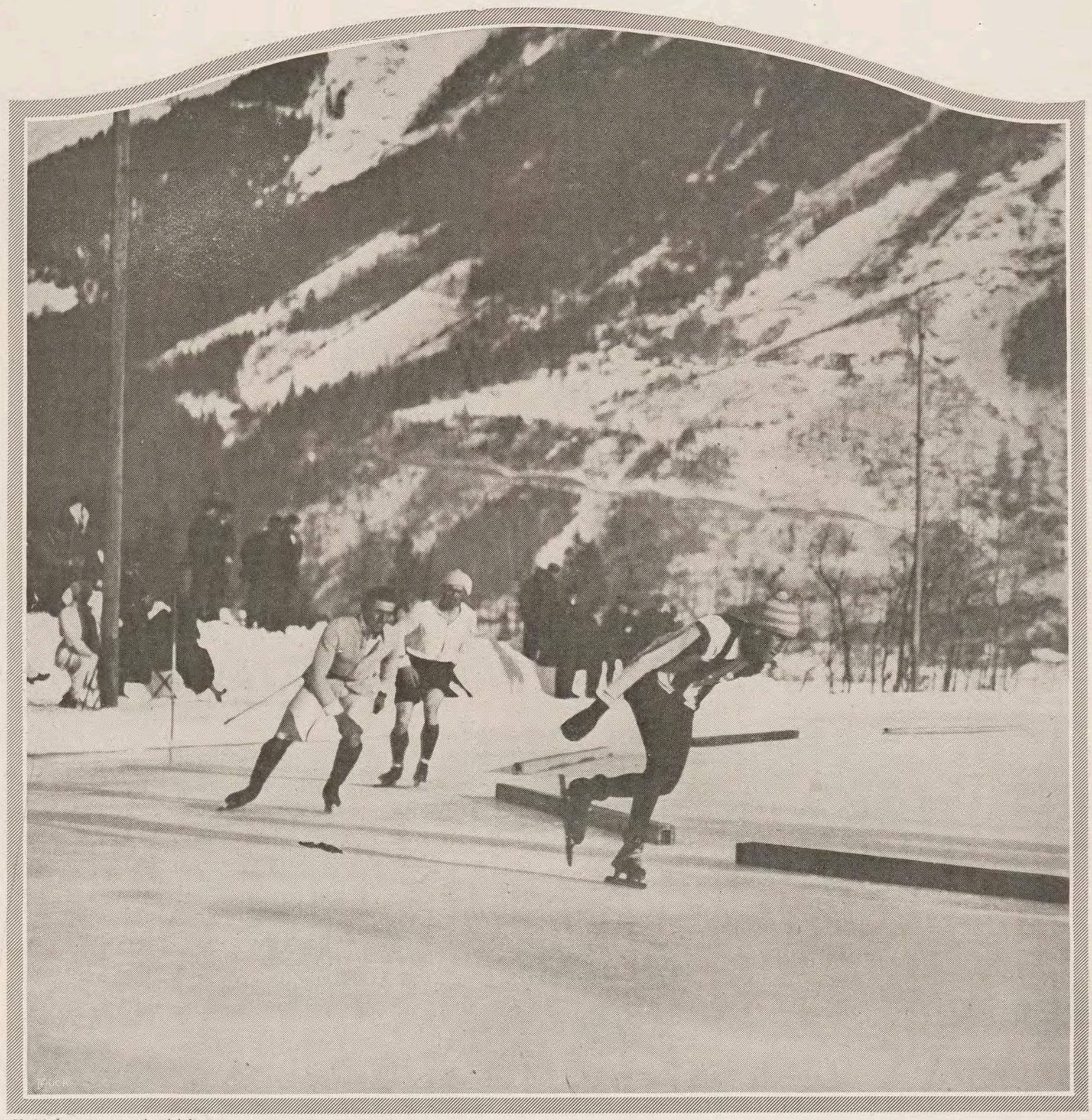
Je ne pense pas que sur le carter de la voiture X il soit possible de placer cette double butée. La transformation n'est donc pas à conseiller, d'autant plus que, comme cette maison n'a jamais fabriqué de couple à denture Gleason, il ne serait pas possible de trouver de ces engrenages dans le commerce.

Lemercier, Tarbes. — Si vous adoptez définitivement un nouveau carburant, toujours le même, vous avez intérêt à faire un réglage du carburateur pour ce carburant. Pour passer de l'essence au benzol, il faudra alourdir un peu le flotteur et réduire la dimension des gicleurs. Si l'on change souvent de carburant, le réglage un peu pauvre sur l'essence peut convenir dans tous les cas.

L'OLYMPIQUE TRIOMPHE DU F. C. DE CETTE

UNE VICTOIRE DES CHAMPIONS PARISIENS D'ASSOCIATION

Le 9 janvier, le Football-Club de Cette, au stade Bergeyre, fut battu par l'Olympique qui triompha par 2 buts à 0. Le terrain lourd et glissant fut une circonstance atténuante à la défaite des visiteurs.



(Cliché de notre envoyé spécial).

PENDANT LE CHALLENGE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Le Challenge de la *Vie au Grand Air,* épreuve de patinage disputée sur une heure, a connu un succès exceptionnel le 21 janvier à Chamonix. Il est revenu à Léon Quaglia qui a battu de loin ses adversaires et qui s'est attribué le record du monde sans entraîneur, couvrant 32 kil. 274 m. 65, devant le capitaine Gérard, 2e, avec 25 kil. 976 m. 89 et Moano, 3e, avec 23 kil. 937 m. 38. Six patineurs avaient pris le départ. Notre cliché représente Quaglia, précédant de Ridder et Gérard.

LE CHALLENGE DE LA "VIE AU GRAND AIR"

NOTRE ÉPREUVE CLASSIQUE PERMET A SON VAINQUEUR, LÉON QUAGLIA, DE BATTRE, SUR LA PATINOIRE DE CHAMONIX, LE RECORD DU MONDE DE L'HEURE SANS ENTRAINEUR

LA *Vie au Grand Air* est fière de l'initiative qu'elle a prise, lorsqu'elle fonda le Challenge de patinage à disputer sur une heure. Peu à peu, le progrès devait se manifester, l'épreuve devenant classique. Telle la Coupe Gordon-Bennett automobile qui, les premières années, ne parvenait à intéresser ni les coureurs, ni les constructeurs, ni les organisateurs et devint, par la suite, la course-reine, le Challenge de la *Vie au Grand Air* a fini par passionner les sportsmen. Ceux-ci ont tenu à se préparer soigneusement, méthodiquement. Ils ont voulu faire honneur à l'importance de l'épreuve et le résultat ne devait pas longtemps se faire attendre. Ce qui prouve une fois de plus que le muscle français est capable de toutes les prouesses, à condition toutefois que le trophée à disputer en vaille la peine. La *Vie au Grand Air,* le plus ancien et le plus luxueux des organes sportifs du monde entier, a conscience d'avoir fait accomplir des progrès remarquables dans les sports d'hiver, grâce à la compétition qu'elle créa. Elle est heureuse d'enregistrer le succès de son Challenge

Rappelons le palmarès : fondé en 1908, à Chamonix, il fut gagné pour la première fois par Charles Sabouret qui franchit 22 km. 650. La distance sembla minime, étant donné que de Kœning avait établi, en 1906, le record du monde avec 32 km. 370. Près de 10 kilomètres de différence sur une heure semblait exagéré ! Il faut reconnaître que les pistes des deux performances ne pouvaient être comparées, mais pourtant... L'année suivante, Sabouret gagna encore, réussissant à parcourir 27 km. 701 m. 50. C'était mieux, mais les patineurs de fond boudèrent en 1910 : l'épreuve ne fut pas disputée. En 1911, G. de Stoppani triompha, couvrant 27 km. 471. L'année 1912 fut moins brillante : le vainqueur, A. Maucourt, n'atteignait même pas 23 kilomètres. Il s'arrêta, à l'heure, avec 22 km. 915 à son actif. Et 1913 ne fut pas plus heureux que 1910 : disette d'engagements. Mais 1914 réhabilita nos patineurs-stayers, grâce à Verner Bjork qui dépassa les 30 kilomètres de 168 mètres. La guerre, bien entendu, interrompt le Challenge qui ne recommencera à être mis en compétition qu'en 1920 où nous voyons figurer le nom de Léon Quaglia qui couvre 27 km. 079.

Quaglia, grand triomphateur de 1921, a prouvé, le 21 janvier, qu'il était le plus remar-

LÉON QUAGLIA ET SES TROPHÉES

Léon Quaglia avait déjà remporté le Challenge de la *Vie au Grand Air* en 1920. Sa victoire de 1921 le place au premier rang des champions de patinage du monde entier.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

BALMA KLÉBER

Au cours du meeting de sports d'hiver de Chamonix, une épreuve de saut en ski permit à Balma Kléber d'accomplir une magnifique performance, en franchissant 34 mètres.

quable coureur de fond actuel. Il a gagné le Challenge de la *Vie au Grand Air* en couvrant, en 60 minutes, 32 km. 274 m. 65. Si l'on tient compte que le record de Kœning fut effectué avec entraîneurs, on ne saurait trop admirer la performance du Français qui l'approche, sans entraîneur, de 96 mètres ! Et, à aucun moment, Quaglia ne fut mis à l'ouvrage : le capitaine Gérard finit second avec 25 km. 976 m. 39; Moens suivit à distance respectueuse, avec 23 km. 662 m. 57, devant Van Volckxom (20 km. 937 m, 38) et Peschier (17 km. 714 m. 65). Il y avait eu six partants.

Ajoutez à cela la magnifique course du vainqueur dans le 1.500 mètres où il frôla le record du monde du professionnel Oscar Mathiesen, réussissant à terminer le parcours en 2 m. 43 s. 2/5, devant le capitaine Gérard, second en 3 m. 7 s. 1/5. L'éclectique champion fit merveille également dans le tournoi international de hockey. La finale fut gagnée par la France qui battit la Belgique par 2 buts à 1. Or, les buts français furent marqués par Desanch et par Quaglia.

Le succès du meeting de Chamonix nous prouve que, le jour où une propagande bien comprise sera faite, les stations d'hiver françaises pourront rivaliser avec celles de Suisse. Nous avons les sites, nous avons les champions, il nous manque encore l'organisation et la foi qui font la force de l'Helvétie.

Le patinage de course est susceptible d'attirer maints coureurs qui trouveraient dans sa pratique le moyen de rester entraînés pendant la période hivernale par un moyen moins brutal et moins gros de risques que le rugby par exemple. N'oublions pas que l'un des plus remarquables champions du patinage fut le cycliste Jaap Eden.

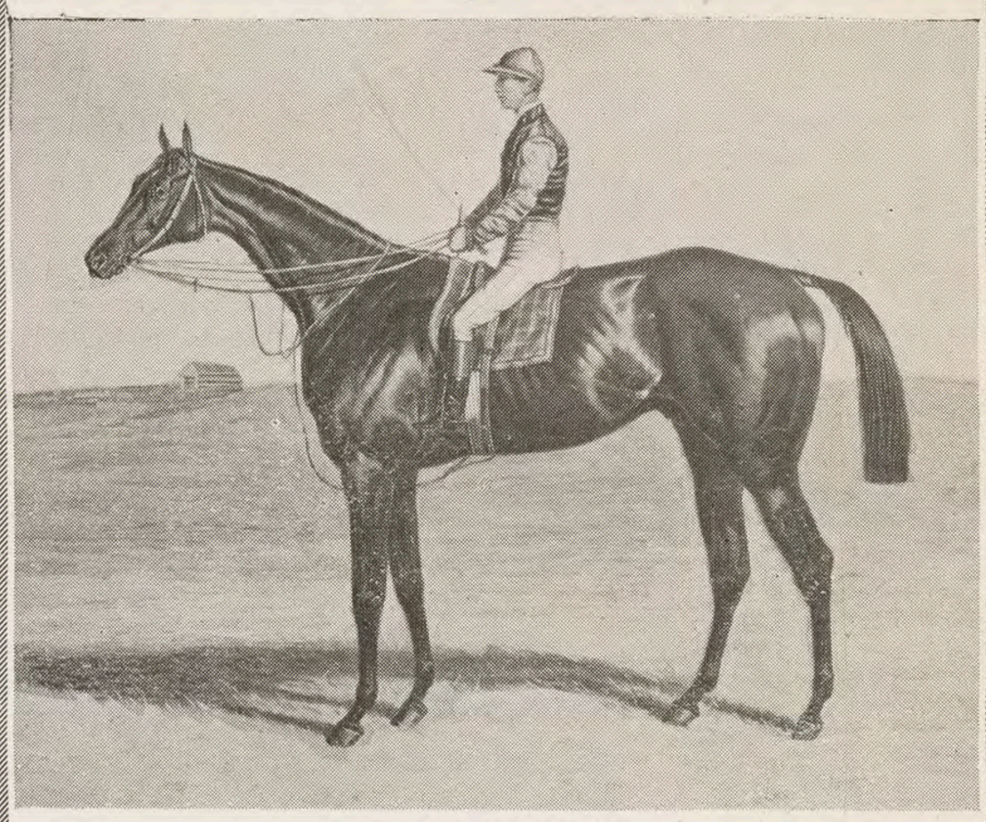
Mais encore faudrait-il attirer nos athlètes, leur faire comprendre l'intérêt et l'attrait des sports d'hiver et leur procurer toutes les commodités nécessaires. On constaterait rapidement les progrès accomplis. Les qualités exigées ne sont-elles pas les mêmes ? Force physique, endurance et sang-froid. Néanmoins, c'est tout un apprentissage à faire, même pour un patineur habile dans le tracé des figures. La spécialité-course est tout à fait différente des autres. Le coureur est ramassé sur lui-même, le buste penché en avant, les bras ballants ou les mains jointes dafis le dos, suivant le style anglais ou russe. La grande préoccupation est de conserver la ligne droite et de se mouvoir en avant avec régularité et à une vitesse accélérée. Le coup de patin est allongé. Chaque poussée représente une avance moyenne de 6 à 7 mètres. L'effort physique réclamé est intense. L'une des principales difficultés pour le débutant est l'art de faire les virages. Les pistes ayant presque toujours la forme d'un ovale, chaque épreuve représente un grand nombre de virages à exécuter, non pas au moyen de balancés, mais par une succession rapide de coups de patins, consistant à porter le pied extérieur par-dessus l'autre au centre de la piste.

Nous serions curieux de voir ce que pourraient réaliser nos coureurs à pied s'ils se transformaient en patineurs l'hiver. Nous avons la conviction qu'ils ne pourraient trouver que des avantages à ce dédoublement de leur personnalité sportive, et les épreuves de sports d'hiver, passionnant de plus en plus la foule, amèneraient dans nos stations hivernales une multitude de touristes.

Il ne suffit pas de vouloir rivaliser avec les centres de la Suisse, il faut aussi prendre les mesures nécessaires. Jacques MORTANE.

LA MONTE EN 1870
Le jockey Charles Pratt, sur Sornette, au major Fridolin, s'attribua la victoire dans le Grand Prix de Paris, en 1870.

ORMONDE
Le célèbre jockey Fred Archer, sur Ormonde. Il se dressera sur ses étriers pendant la course et finira à fond de fourche.



GLADIATEUR
Dès que le corps sera porté en avant, l'homme ne sera-t-il pas aussi léger qu'avec la position américaine actuelle ?

HIPPISME

MONTES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

LES INCIDENTS DE PARCOURS SONT COMMENTÉS — LA MONTE AMÉRICAINE COMMENCE A ÊTRE DISCUTÉE

La monte américaine, unanimement reconnue la meilleure après les premières démonstrations de Tod Sloan, de Reiff et de la phalange des jockeys d'outre-Atlantique, rencontre aujourd'hui de nombreux détracteurs. On a beaucoup discuté, ces temps derniers, des inconvénients de cette position où les genoux à hauteur de garrot allègent l'arrière-main en portant le poids à l'avant. Les partisans de cette sorte d'acrobatie opposent cet argument très simple : « Si vous croyez avoir avantage à allonger les étrivières, faites-le, aucun règlement ne s'oppose à la position en gendarme qui fut celle de tous les jockeys d'autrefois, parmi lesquels nous eûmes des gloires : les Fordham et les Fred Archer, en Angleterre ; les Charles Pratt et les Tom Lane, en France. Essayez, et vous verrez. »

Tout d'abord, la question n'est pas là ; elle réside dans la régularité de la course et dans le fait que le claquage semble plus fréquent qu'autrefois, toute proportion gardée. Ici, c'est la loi du bon plaisir, et, si regrettable que cela soit, on ne peut empêcher un propriétaire de gâcher son bien.

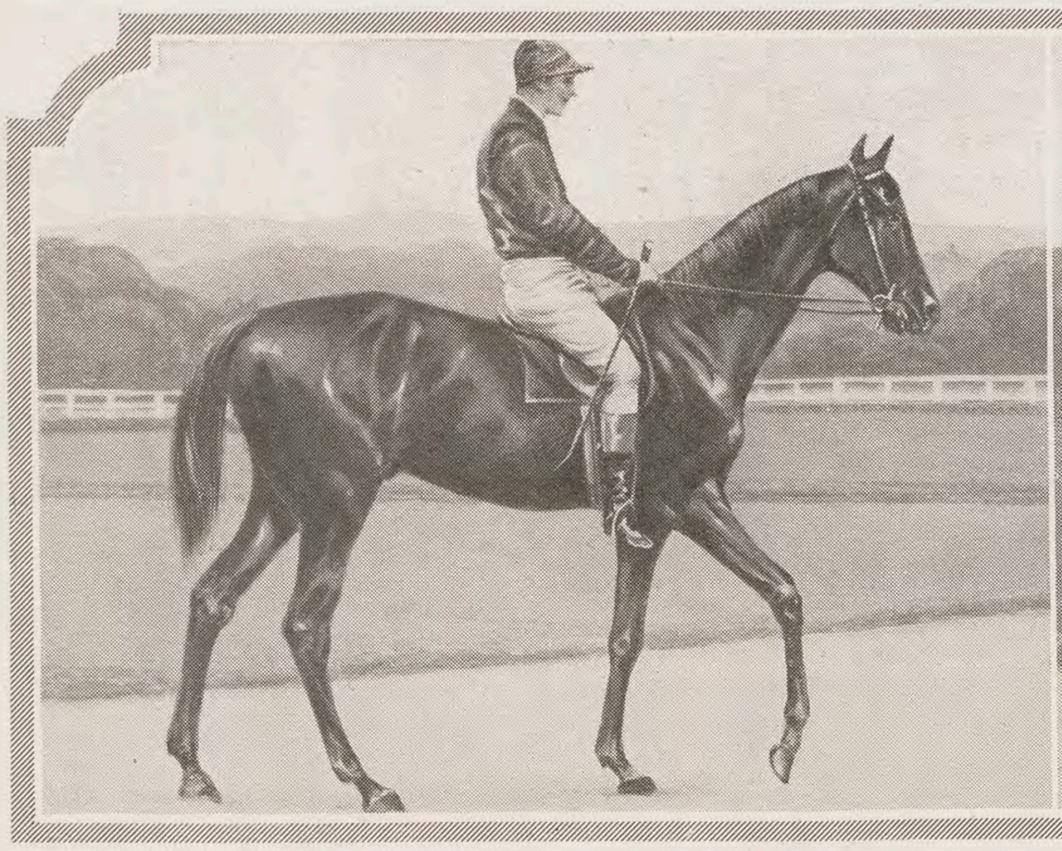
Il n'en va pas de même quand il s'agit de la sélection, des gages de régularité et des intérêts du public. *Hic jacet lupus*.

Certes, les difficultés au départ et ensuite les bousculades sont dues souvent à la rouerie des uns, à l'entente cordiale des autres et à bien des manigances qu'il serait trop long de supposer. On s'est peu à peu habitué à cette manière de foot-ball qu'est une course, souvent pendant le parcours et presque toujours au moment où commence l'effort, non seulement dans un champ nombreux, ce qui serait encore excusable, mais même lorsque les concurrents sont réduits à l'expression de trois ou quatre. Et vraiment c'est pitié d'assister à cette série de carambolages, dus parfois à des incidents fortuits ou voulus, mais principalement à l'impossibilité pour un homme en état d'équilibre instable d'être maître de son cheval, de le tenir dans les jambes et d'agir par les mains. C'est fin, joli, gracieux même, ce jeu des deux petites ficelles. La persuasion a l'air d'agir plus que la force. On joue du bout des doigts. L'homme se sert peu de sa cravache (et c'est tant mieux), beaucoup plus parce qu'il en est fort empêché que parce que douceur vaut mieux que violence. Ah ! s'il pouvait, parfois, user de l'*ultima ratio* du bâton.

De ce bâton, on abusa, jadis, c'est un fait. Mais les fines cravaches d'autrefois l'étaient vraiment. J'ai assisté en Angleterre à un match entre « deux ans » montés par Archer et Fordham. Celui-ci gagna d'une tête sur le poteau, les deux rivaux collés botte à botte dès le départ, luttant comme par une sorte de suggestion, bougeant à peine les mains, ne levant la cravache à aucun moment. Ils furent acclamés à la rentrée, tant la course avait été belle et émouvante. L'arrivée entre Foxhall et Tristan dans le Grand Prix de Paris est restée célèbre et je ne sache pas que ceux qui en ont le souvenir aient vu Fordham avoir raison d'Archer par des moyens de boucherie.

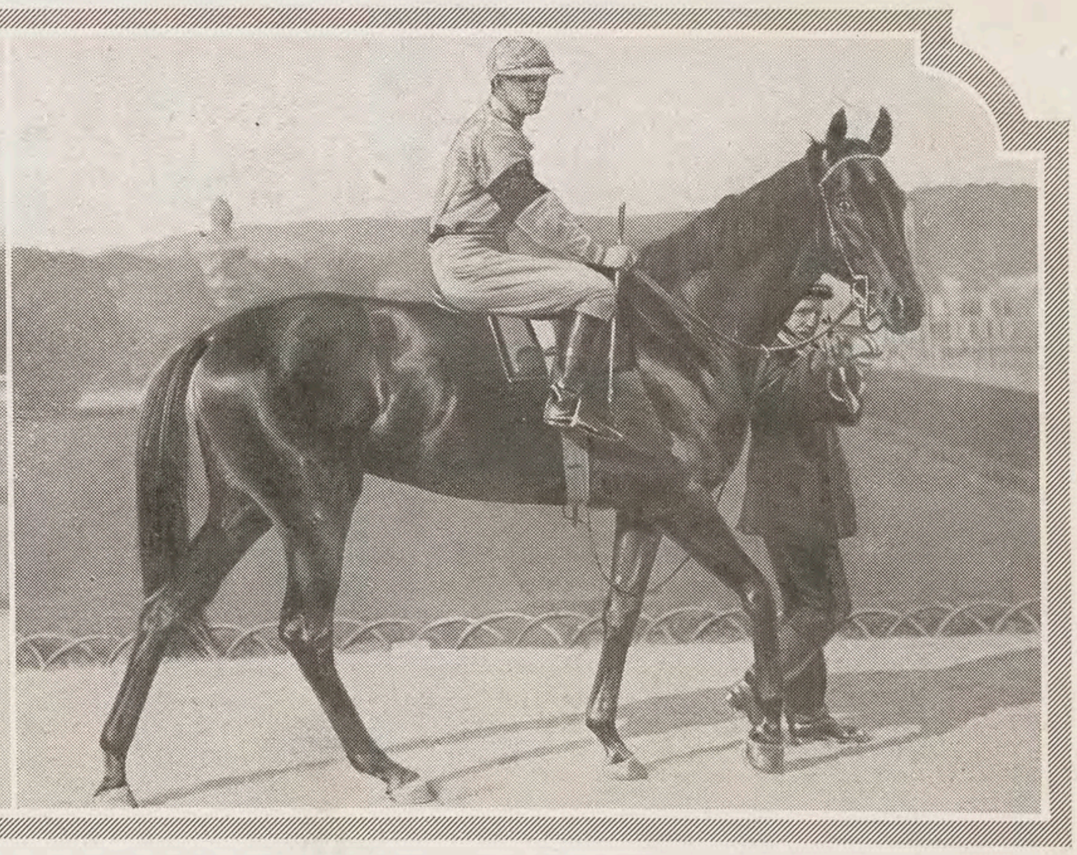
Nous avons moins de jockeys brutaux aujourd'hui ; nul doute à cet égard. Mais ce n'est pas affaire de position ; c'est question de tact. Nous avons eu un maître de l'ancienne école, Tom Lane, qui pourtant avait débuté par le steeple-chasing, et qui fut certes l'homme le plus fin et le plus avisé des jockeys restés fameux. Sa manière avait conquis bien des adeptes, mieux inspirés que ceux qui n'avaient pas voulu croire jadis que Charles Pratt était dans le vrai. Il tirait d'un cheval tout ce qu'on en peut tirer. On disait de lui qu'il ne finissait pas, parce qu'il avait fait rendre sans dureté tout ce que son cheval pouvait donner. Aucun homme ne me l'a autant rappelé que Milton Henry, dans la monte américaine. Celui-ci, sur Ronde de Nuit, battit un jour d'une tête je ne sais quel adversaire. On lui reprocha d'avoir manqué de vigueur. Huit jours plus tard, toutes voiles dehors, G. Stern obtint exactement le même résultat avec Ronde de Nuit. La vérité est qu'il n'y a de jockey pas plus que de manière pour tous les chevaux. Pour l'un, il faut la main, pour l'autre, il faut la force, et si Tod Sloan fut merveilleux sur Holocauste, cheval lourd dont il fit un oiseau à Epsom, G. Stern n'eut rien à envier à quiconque lorsqu'il arracha de force le Grand Prix de Paris avec Ajax, dont ni Reiff, ni Milton Henry n'auraient tiré bon parti.

Il ne faut donc pas confondre les hommes et les méthodes, citer



WILLIAM PRATT

William Pratt, élève de Fred Archer, défendit l'ancienne école contre la nouvelle avec Quo Vadis et Kizil Kourgan.



O'NEILL

O'Neill, sur Prestige, un des meilleurs américains venus après Tod Sloan. Les genoux sont hauts, mais le cheval est équilibré.

les jockeys rudes de l'ancienne école pour faire valoir les jockeys fins de la nouvelle. L'abandon de la brutalité avait les suffrages de tous les connaisseurs quand la pléiade américaine s'est fait jour. Déjà la trique et l'étrippaillement avaient cessé de plaire. Mais, de ce que tout n'ait pas toujours été pour le mieux, devons-nous tirer cette conclusion que la rénovation a atteint la dernière perfection. Telle n'est pas mon opinion. Je vois les avantages ; je vois aussi les inconvénients d'une position outrée et qui même ne m'apparaît pas sûrement préférable pour les courses de demi-fond ; elle devient contestable sur les longues distances, inacceptable sur les gros obstacles, malgré le succès de Parfrement avec Lutteur III dans le Grand National de Liverpool.

En plat, il conviendrait d'étudier la chose. Avant Tod Sloan, on disait : « Depuis l'origine des courses on a toujours monté ainsi, à fond de selle, assis et en arrière dans le finish ». Ne disons pas maintenant : « Les Américains nous ont apporté la position définitive ». Mon sentiment est qu'il conviendrait peut-être de varier la longueur de l'étrivière selon la distance. Je ne suis pas certain qu'un cheval, plus à l'aise avec la position américaine pour sauter dans son train et courir au poteau, soit aussi avantagé lorsqu'il s'agit de couvrir une distance à une allure moins rapide. J'estimerais volontiers, qu'au delà de 3.000 mètres, l'avantage devient nul et que les inconvénients du seat anormal se font sentir.

Car, il faut le rappeler, ce n'est pas la position seule du corps qui a fait sensation, mais celle des mains. Or, Charles Pratt, il y a cinquante ans, tout en montant long, avait les mains contre l'encolure et les épaules, la tête portée en avant. Il montait léger sans perdre sa domination et nul n'est aujourd'hui aussi maître de son cheval que l'était cet homme-là.

Un autre fait essentiel n'a pas été retenu : lors de la venue des Américains, habitués à ne pas dormir à cause des distances courtes de leurs épreuves, nos jockeys anglais avaient pris la fâcheuse habitude de fausser les courses en ne marchant pas. Le comte de Lagrange ne permettait pas les faux-trains et avait toujours un leader de marque pour prévenir le fluke. Nos courses se réduisaient trop souvent à un déboulé fallacieux. Avec Machiavel, Buisson Ardent ou Holocauste (celui-ci battu dans le Jockey-Club avec la monte anglaise pour ne pas avoir assuré son train), Tod Sloan, comme ses compatriotes, impose le train soutenu ou sévère qui fait parler la qualité, et tandis qu'auparavant on permettait au cheval de 1.000 mètres de placer sa pointe, cette supercherie devient impossible. Ainsi se trouve-t-on porté à attribuer à la position et la manière des vertus non moins inhérentes à la tactique.

En admettant que ce « chat perché » constitue une académie *ne varietur* et que ce simiesque vénéré soit de tous points préférable au primitif, rationnel et fruste, mais désuet, des vieilles gravures condamnées, et même ridiculisées depuis les pieds ballants jusqu'aux torses droits : en admettant que par la négation du centre de gravité les tendons surchargés claquent davantage, les partisans du bon vieux temps opposent comme indésirables les causes de continuelles irrégularités au cours du problème.

Ils ne sont pas là, disent-ils, pour apprécier quel est le plus effronté chipeur de départ, le plus habile pipeur, le plus perfide truqueur, le roué le plus expert, le coïnceur le plus sournois. Ils viennent assister à des courses de chevaux et non à des jongleries. Ils veulent, par le concours même des jockeys, toutes les garanties possibles d'exactitude au lieu des assauts de mauvaise guerre et des fauchages à la Saturne.

Tout porte à croire que si les genoux étaient plus à leur place logique, les fiers coursiers seraient de même et que ces continuels flottements ne se produiraient pas dès qu'un cheval cesse de tirer et qu'il commence à trouver que le supplice qui commence si bien finit si mal.

Ma longue expérience me permet de dire que naguère, sauf de rares exceptions, une course n'était pas le spectacle de la salade qu'on nous sert quotidiennement et dont ne sont pas exemptes les épreuves capitales. Même sur la piste merveilleuse de Longchamp, les 700 derniers mètres sont parfois de vrais scandales d'incorrection, auxquels le public est si habitué que la sévérité absolue le surprendrait. En obstacles, on ne voit plus que rarement un jockey qui sauve la chute. Une faute un peu sérieuse, et l'homme pirouette. Adieu, veau, vache, cochon. Et pour le parieur furieux, pour le propriétaire déçu, c'est le jockey qui devient tout ça.

SAINT-GEORGES.

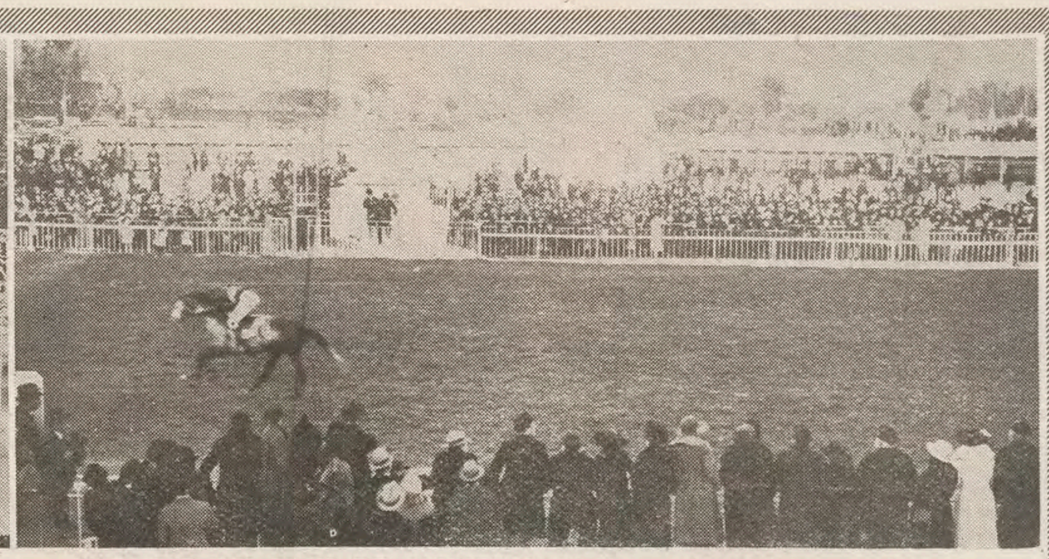
LE MEETING DE NICE

LE MEETING DE NICE FUT PLUTOT CELUI DE L'ÉCURIE LIÉNART QUI S'ATTRIBUA TOUTES LES VICTOIRES IMPORTANTES

Tout le meeting de Nice a gravité autour de l'écurie Liénart, si redoutable d'habitude sur l'hippodrome du Var, et considérée à peu près invincible cette année avec sa troupe d'élite commandée par le maréchal Lieux. Battra les Liénart. Battra pas... ce fut le petit jeu à côté de l'autre, des autres, où la noire a autant de chance que la rouge quand il ne s'agit pas de la rouge que porte Coq Gaulois, Landman, Mal Luné et autres épouvantails.

Souvent, quand une écurie a d'avance en poche les gros morceaux du programme, survient le gnome malin qui déjoue tous les calculs : « Bah ! se disait-on, il y a l'accident, et l'inconnu peut surgir. » Le fait est que, par deux fois, l'inattendu faillit être le maître de l'heure. Serpenteau IV fut un adversaire de marque, et Absidea s'est révélée comme une jument hors ligne, puisqu'elle ne fut pas loin de battre Landman dans le Grand Prix de la Ville de Nice, donnant un poids énorme, à une échelle élevée à neuf autres concurrents, Fonraud portant aussi les 77 kilogrammes

DÉFILÉ DU PRIX DE MONTE-CARLO. (Grande course de haies, 75.000 fr., 3.000 m.) — Les treize concurrents ont défilé selon le cérémonial habituel, Starr est parti en tête devant Serpenteau IV et Zorobabel, qui précédait les deux représentants de l'écurie Boussac. Devant les tribunes, l'ordre était : Starr, Serpenteau IV, Zorobabel, Agaric, Mon Béguin, King's Cross et Coq Gaulois.



ARRIVÉE DU PRIX DE MONTE-CARLO. — King's Cross, suivi de Coq Gaulois, est venu se placer quatrième, puis troisième et, entre les tournants, Coq Gaulois est passé vivement en tête, devant Serpenteau IV et King's Cross, Coq Gaulois, à M. Ch. Liénart (W. Head), très détaché durant toute la ligne droite, a gagné avec une facilité extrême, Serpenteau IV gardait la seconde place devan King's Cross.

PREMIER PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DU GRAND PRIX DE NICE. (Steeple chase, 125,000 fr., 4,400 m.) — Absidea a pris le commandement, devant Rossator, Lavoisier et Chevron, qui culbutait après le premier passage de la rivière. Absidea, toujours en tête, précédait Rossator, Lavoisier, Aech, La Couleuvre, Landman et Gribouille. Fonraud et Moldavia fermant la marche.

SECOND PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DU GRAND PRIX DE NICE, — Au second passage devant les tribunes, galopait devant Absidea, La Couleuvre, Rossator, Landman, Aech et Gribouille. Landman et Gribouille ont commencé à se rapprocher en face, et un peu plus loin, Moldavia arrivait vivement dans le groupe de tête, Non loin du dernier tournant, Absidea avait repris le commandement.

ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE NICE. — Après le dernier tournant la course se trouvait circonscrite entre Landman et Absidea. Landman a pris très nettement l'avantage à l'avant-dernier obstacle, mais Absidea restait dangereuse et W. Head a du monter Landman, à M. Ch. Liénart, pour lui faire garder le meilleur. Rossator était troisième.

LADMNAN, par Sea Sick et La Lande à M. Charles Liénart, entraîné par Jean Lieux, monté par W. Head, vainqueur du Grand Prix de Nice, où il précédait Absidea et Rossator.

imposés par des conditions de course qui gagneraient à la revision.

Le sport avait paru d'abord un peu terne, le premier jour, où Landman n'avait rencontré que des adversaires indignes. Mal Luné n'avait pas été apprécié à sa valeur dans sa performance contre Serpenteau IV. Combles n'avait pas eu grand mérite à battre Moldavia à 16 livres, et tout cela ne paraissait pas du bien bon sport ; de même, le second jour, lorsque Très Chic avait joué avec Romania à poids égal, ou que Axis avait disposé aisément de Mon Béguin. Mais quel plaisir pouvait-on trouver à voir les trois Liénart : Coq Gaulois, Patrocle et Gribouille finir devant Beauzy, Harr et Absidea, de laquelle nous n'avions qu'une vague idée par la donnée incertaine de sa brillante carrière en Italie. Certes, le grand steeple-chase militaire interallié avait aligné un lot nombreux, en tête duquel avait fini Hélène de Troie, joliment montée par M. Blacque-Belair.

Malgré le flottement dans l'opinion, et le beau soleil se mettant de la partie, la suite était plus appréciée. Le troisième jour, l'écurie Liénart devait se contenter d'une seule victoire avec Ourcq, alors que Starr à M. E. Laugier et Solférino III à M. Cohn gagnaient les deux dernières courses ; ce cheval remportait un nouveau succès contre Beauzy, le dimanche suivant, jour du Prix de Monte-Carlo. Ici, M. Liénart amena ses unités de première ligne. On eut l'audace de leur opposer Baschlyk, qui se montra d'ailleurs inexistante et fut renvoyée ensuite dans ses foyers. Coq Gaulois se promena. Cependant il ne fut pas suivi à l'arrivée de King's Cross et de Mal Luné, car Serpenteau IV prit la seconde place. Absidea, dans le Prix Adolphe Dennetier, fit mieux que montrer le bout de l'oreille, car elle se joua d'Hélène de Troie. Enfin, vint la grande journée du 23 janvier qui fut un beau succès pour la Société des courses et surtout pour M. Liénart qui prendra désormais cette devise : « A Nice soit qui bien y pense. » Le Grand Prix a été pour Landman, suppléant Coq Gaulois, empêché par une de ces petites misères qui sont parmi les risques de métier. Il s'en est fallu de peu que la jument italienne ne rivât son clou à Landman. Ni mérite, ni supériorité ne prévalent contre la veine, et M. Liénart en a possédé une de premier ordre, si bon artisan qu'il ait été dans la reconstitution de sa puissante écurie d'antan et affranchi maintenant de la compétition de l'ancienne maison Veil-Picard. Il a même eu la bonne fortune, possédant déjà un ensemble de spécialistes tel qu'on n'en réunit pas tous les jours, un entraîneur et un jockey dont l'éloge serait superflu, d'avoir contre lui un jockey qui peut-être a commis la faute de laisser Absidea allumer un peu trop magistralement. Plus de réserve sous ce poids écrasant eût été plus favorable à la généreuse jument. Et qui sait si l'accroc de Coq Gaulois ne fut pas la marque heureuse de la faveur du destin, car si le gris désormais célèbre avait couru, Head l'eût monté, et si Head avait piloté le crack, il n'aurait pas été sur Landman, et si... et si Absidea n'avait porté ce poids absurde, elle aurait peut-être culbuté en s'en allant encore plus vite, et si... M. Liénart fut le grand triomphateur, c'est parce que tout le monde l'avait dit. Que de si, que de mais dans nos brillantes appréciations !

SAINT-GEORGES.

La revue Du mois

1er janvier. — LES ÉQUIPES D'ASSOCIATION DU RED STAR ET DU C. A. S. G., SE SONT RENCONTRÉES SUR LE TERRAIN A CLICHY. LES GÉNÉRAUX PERDAIENT PAR 3 A 0.

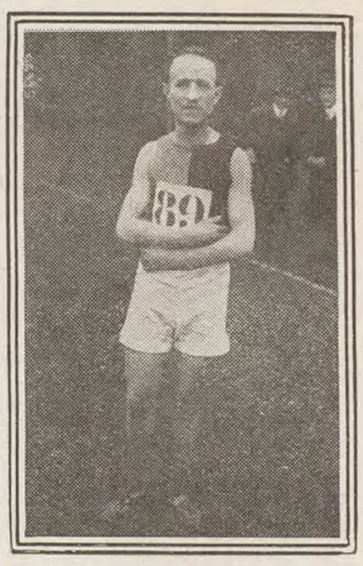
UN MATCH DU TOURNOI INTERNATIONAL D'ASSOCIATION OPPOSAIT LE MAASTRICHSCHE V. V. AU F. C. DE GENÈVE. LES HOLLANDAIS BATTIRENT LES SUISSES PAR 3 BUTS A 2.

2 janvier. — LES JOUEURS DU MATCH DE SÉLECTION DES ANCÊTRES DU RUGBY, DESTINÉ A DÉSIGNER LE 15, DEVANT JOUER CONTRE LES ANCÊTRES DU S. TOULOUSAIN.

MONUMENT ÉLEVÉ PAR LE R. C. DE ROUBAIX A LA MÉMOIRE DE SES MEMBRES.

MATCH REVANCHE, AU STADE BERGEYRE, ENTRE LES ÉQUIPES DE RUGBY DE L'OLYMPIQUE ET DU STADE FRANÇAIS. LA RENCONTRE SE TERMINA PAR UN MATCH NUL.

DÉPART DU RALLYE PAPER, ORGANISÉ PAR L'AUTO, A St-CLOUD. LE PARCOURS, COMPRENANT 7 KIL. 500, FUT COUVERT PAR RÉGNAULT EN 38 MINUTES 16 SECONDES.



RÉGNAULT, GAGNANT DU RALLYE PAPER DE L'AUTO (7 KIL. 500, EN 38 M. 16 S.).

LA SECONDE JOURNÉE DU TOURNOI INTERNATIONAL D'ASSOCIATION VOYAIT LA VICTOIRE DU F. C. DE GENÈVE SUR LE C. A. S. GÉNÉRALE BATTU PAR 2 BUTS A 1.

LE RED STAR ET LE MAASTRICHSCHE V. V. SE RENCONTRAIENT DANS LA FINALE DU TOURNOI INTERNATIONAL. LES DEUX ÉQUIPES FAISAIENT MATCH NUL (1 A 1).

UN MATCH DE HOCKEY METTANT AUX PRISES LES ÉQUIPES FÉMININES DU R. C. F. ET DE L. O. U. S'EST DISPUTÉ A COLOMBES. LE RACING GAGNAIT PAR 3 A 0.

DE G. A DROITE, LINART (3e), CARMAN (1er), SÉRÈS (2e), DU MATCH DES TROIS.

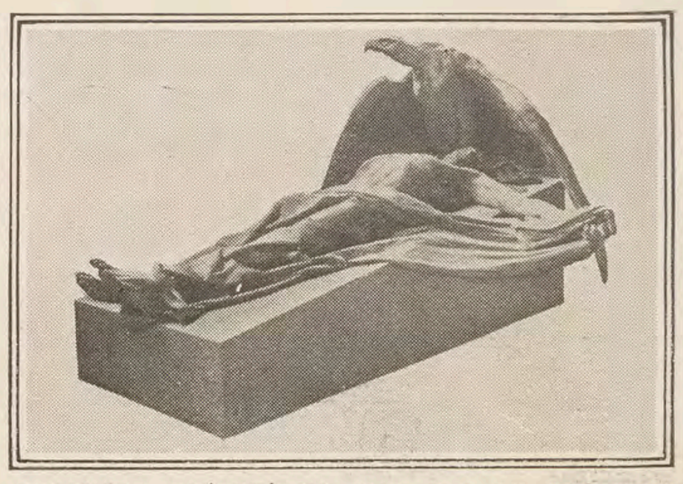
9 janvier. — DÉPART DU MATCH DES ROUTIERS AU VÉLODROME D'HIVER. DE GAUCHE A DROITE, BELLENGER (2e) ALAVOINE, (1er), GIRARDENGO (4e), BELLONI, (3e).

16 janvier. — AU PARC DES PRINCES, LE STADE FRANÇAIS ET LE C. A. S. G. SE SONT RENCONTRÉS POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS. CHAQUE QUINZE MARQUAIT UN ESSAI.

LE DEMI-CENTRE HUGUES, JOUERA, CETTE ANNÉE, DANS L'ÉQUIPE DE FRANCE.

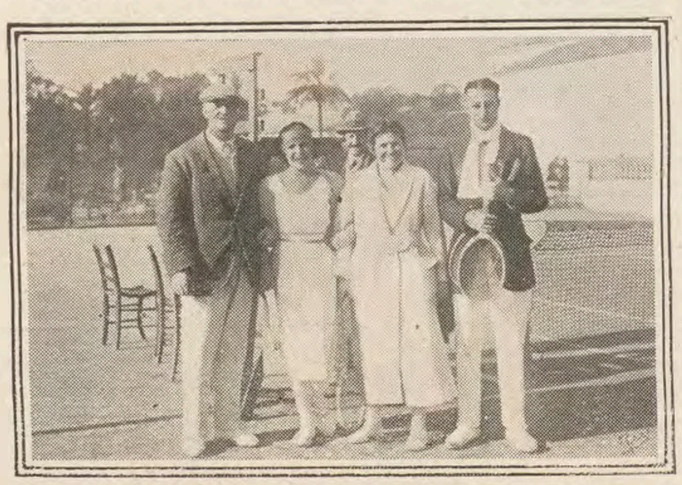
16 janvier. — DANS UN MATCH COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE RUGBY, L'OLYMPIQUE A BATTU, AU STADE BERGEYRE, LE S. C. U. F. PAR 3 A 0.

GRACE A SA LIGNE DE DEMI, LE RED STAR, A TRIOMPHÉ, PAR 4 A 0, DU FOOTBALL ÉTOILE CLUB DE LEVALLOIS, DANS LE CHAMPIONNAT DE PARIS D'ASSOCIATION.



MONUMENT EXÉCUTÉ EN 1912, PAR LE SCULPTEUR MONAN, DESTINÉ A GLORIFIER L'HÉROISME DES AVIATEURS. CE MONUMENT SERA INAUGURÉ AUX INVALIDES.

L'ÉQUIPE DU COLLÈGE DE FONTENAY-LE-COMTE S'EST ASSURÉ LA 1re PLACE POUR LE CHAMPIONNAT DE VENDÉE (SCOLAIRES) DEVANT LE COLLÈGE DE LUÇON.



Mlle LENGLEN ET M. FRANCIS ONT GAGNÉ LE DOUBLE MIXTE DU TOURNOI DU CARLTON. DE GAUCHE A DROITE, M. FRANCIS, Mlle LENGLEN, MISS RYAN ET GORDON LOWE.

DE GAUCHE A DROITE : MM. FRED EGAN, W. BALDING, BERNARD R. ET NORMAND J. CINNAMOND, VAINQUEURS A BARCELONE, PAR 11 A 4, " REAL POLO JOCKEY CLUB ".

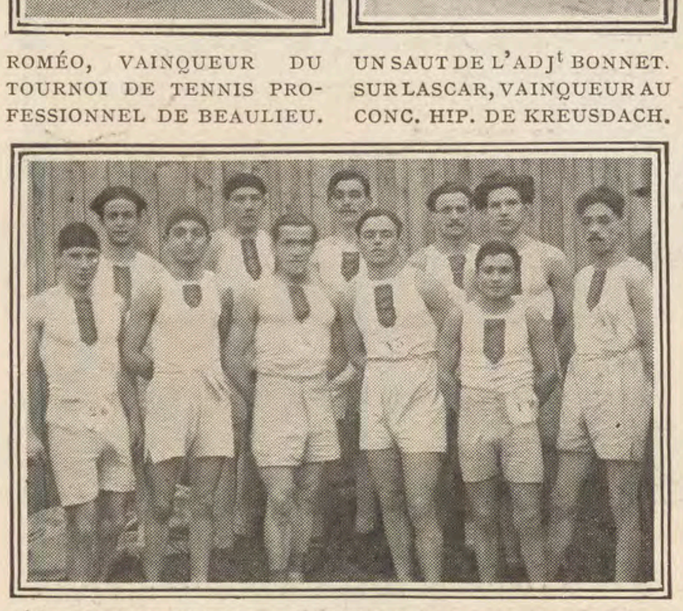
ROMÉO, VAINQUEUR DU TOURNOI DE TENNIS PROFESSIONNEL DE BEAULIEU.

UN SAUT DE L'ADJt BONNET. SUR LASCAR, VAINQUEUR AU CONC. HIP. DE KREUSDACH.

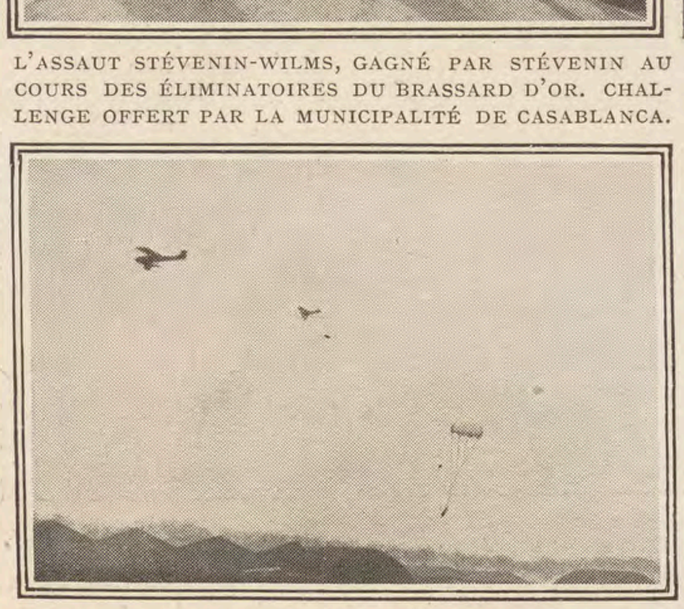
L'ASSAUT STÉVENIN-WILMS, GAGNÉ PAR STÉVENIN AU COURS DES ÉLIMINATOIRES DU BRASSARD D'OR. CHALLENGE OFFERT PAR LA MUNICIPALITÉ DE CASABLANCA.

17 janvier. — M. LAURENT EYNAC, SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT A L'AÉRONAUTIQUE.

M. GASTON VIDAL, SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT A L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE.



L'ÉQUIPE DE CROSS DE L'ASSOCIATION SPORTIVE MICHELIN, CHAMPION DU CENTRE 1919-1920, GAGNANTE DU CHALLENGE MAURICE BOYAU DEVANT LE STADE FRANÇAIS.



20 janvier. — SUR LE CHAMP D'AVIATION DU BOURGET, UNE EXPÉRIENCE DE DESCENTE EN PARACHUTE, TENTÉE PAR Mlle RENÉE JACQUOT A OBTENU UN PLEIN SUCCÈS.

22 janvier. — LE F. CLUB DE LYON RENCONTRANT, A COLOMBES, LE QUINZE DU R. C. F. MALGRÉ DE NOMBREUX REMPLAÇANTS, LE RACING GAGNAIT PAR 15 A 0.

POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE FOOTBALL ASSOCIATION, LE TEAM DE L'OLYMPIQUE A BATTU L'ÉQUIPE DE L'UNION SPORTIVE DE CLICHY PAR 1 BUT A 0.

DISPUTÉ SUR 10 KM. A SURESNES, LE CHAMPIONNAT DE CROSS COUNTRY DE LA FÉDÉRATION SPORTIVE DU TRAVAIL EST REVENU A DEVAUX QUI PRÉCÉDAIT LACIRE.

LE CHALLENGE SHACKLETON (CROSS COUNTRY FÉMININ) S'EST DISPUTÉ A SAINT-CLOUD. Mlle SUZANNE PORTE, D'ACADÉMIA, SE CLASSAIT 1re DEVANT Mlle LAUDRÉ.